



Richtlijnen voor het MER Plusstroken A12

**Zoetermeer-Oost
knooppunt Gouwe**

i.h.k.v. de Speedwet wegverbreding



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

**Richtlijnen voor het
MER Plusstroken A12
Zoetermeer-Oost -
Knooppunt Gouwe**

Richtlijnen voor het MER Plusstroken A12 Zoetermeer-Oost - Knooppunt Gouwe

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, augustus 2003

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a long horizontal line extending to the right.

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1	PROBLEEMSTELLING	2
2.2	DOELSTELLING.....	2
2.3	BESLUITVORMING.....	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	3
3.1	ALGEMEEN	3
3.2	ALTERNATIEVEN.....	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	6
4.3	RUIMTELIJKE ORDENING.....	6
4.4	WOON EN LEEFOMGEVING	7
4.5	NATUURLIJKE OMGEVING	8
4.6	OVERIGE ASPECTEN	9
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	10
6	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	11
7	EVALUATIEPROGRAMMA.....	12
8	VORM EN PRESENTATIE.....	13
9	SAMENVATTING VAN HET MER.....	14
	BIJLAGEN	15

1 Inleiding

Bij het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden heeft de minister van Verkeer en Waterstaat samen met verantwoordelijke bestuurders in de regio afgesproken dat voor een aantal wegen of weggedeelten in Zuid-Holland op korte termijn maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Het gedeelte van de A12 tussen Den Haag en Utrecht is er daar één van.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding is budget beschikbaar gekomen voor het traject Zevenhuizen – Knooppunt Gouwe. Het gedeelte tussen Zoetermeer-Oost en de aansluiting Zevenhuizen wordt gefinancierd uit het bestaande programma.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet wegverbreding, op de startnotitie, op de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en op de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie inspraakreacties in de bijlage). De startnotitie heeft betrekking op het gedeelte Zoetermeer-Gouda en is in het kader van de Tracéwet reeds in procedure gegaan. Nu de Spoedwet wegverbreding in werking is getreden, wordt de procedure vervolgd conform de Spoedwet, in welk kader wordt uitgegaan van één oplossingsrichting, zijnde het benuttingsalternatief plusstrook.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Uit de startnotitie blijkt dat er vrijwel dagelijks in beide richtingen filevorming optreedt op de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Probleem is dat automobilisten daardoor langer onderweg zijn. Om de probleemstelling nader te kunnen kwantificeren dient de Intensiteit/Capaciteit -verhouding en het aantal voertuigverliesuren voor het betreffende weggedeelte in beeld te worden gebracht.

Door de inwerkingtreding van de Speedwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A12 Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe valt onder bijlage A bij de Speedwet. De projecten onder bijlage A in de Speedwet zijn van permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. De alternatieven moeten op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te kunnen realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

Het in de Spoodwet beschreven benuttingsalternatief wordt beschreven voor zover deze gevolgen heeft voor het milieu. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010.

Bij elk alternatief moet voor zover nodig worden aangegeven welke preventieve en mitigerende maatregelen worden getroffen (analoog aan de te verwachten milieu-effecten). Ook moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen tijdens de aanleg kunnen worden getroffen om hinder en verkeersonveilige situaties te beperken of te voorkomen. Indien compensatie aan de orde is, dan dienen de compenserende maatregelen te worden uitgewerkt en beschreven volgens de daarvoor geldende regels.

3.2 Alternatieven

In de Spoodwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor het benuttingsalternatief plusstrook en niet meer voor het benuttingsalternatief spitsstrook welke in de Startnotitie is genoemd. Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit: plusstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor het benuttingsalternatief plusstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER, worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie (zoals de breedte van de weg, de verlichting en de portalen, aanpassing/nieuwbouw viaducten). Hierbij moet in het bijzonder aandacht besteed worden aan de situatie bij de op- en afritten en viaducten.

Bijzonder voor dit MER is, dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het voorkomen en beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan duurzaam bouwen en aan het voorkomen, beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);
- aantasting van het fysieke milieu (lucht, bodem, water);

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidsknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA. Dit geldt ook ingeval van nieuwe knelpunten, waarvoor op grond van de bestaande wet- en regelgeving, dan wel het beleid, geen maatregelen nodig zijn.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Conform het gestelde in paragraaf 3.1 dient aangegeven te worden welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling moet rekening gehouden worden met:

- de onzekerheden in de prognoses van het verkeersaanbod;
- de realisatie van de projecten N209 (verbreding Hoefweg tussen Bleiswijk en Zoetermeer incl. nieuwe aansluiting Bleiswijk op de A12) en N219 (de omleiding om Zevenhuizen incl. opheffing van twee bestaande aansluitingen en de aanleg van een nieuwe aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen op de A12);

- de realisatie van aanpassingen aan de A12 weggedeeltes Zoetermeer - Den Haag en Gouda - Woerden;
- de te verwachten toename van de mobiliteit door de aanleg van de Vinex woningbouwlocatie Nesseland in Rotterdam en Zoetermeer-Oosterheem, nieuwe bedrijfsterreinen en door de te verwachten ontwikkelingen in de Zuidplaspolder;

Een inperking van de hierboven genoemde onzekerheden kan, gezien de aard en omvang daarvan, aan de orde zijn. Dit kan gedaan worden door een nadere invulling van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de onzekerheden te geven. Indien tot een inperking van de onzekerheden wordt overgegaan dient dit nader gemotiveerd te worden.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de plusstrook op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 (verkeerskundig) en 2020 (aspect geluid) op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
- de wederzijdse beïnvloeding van de verkeersintensiteit op de A12 en die op de A20 en het onderliggende wegennet;
- de variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de plusstroken gesloten zijn, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zouden moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid. Deze dienen kwantitatief in beeld te worden gebracht, waarbij tevens een onderscheid wordt gemaakt naar type ongeval;
- de aansluiting van en doorstroming op het onderliggende wegennet.

4.3 Ruimtelijke Ordening

Geïnteriseerd wordt het effect van de maatregel op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en landbouwgronden. Hierbij is ook aandacht nodig voor het ontstaan van restgebieden.

Voor recreatie zijn drie deelaspecten van belang:

- 1) het ruimtebeslag;
- 2) de geluidshinder in recreatiegebieden;
- 3) de barrièrewerking van de A12 in relatie tot de recreatieve routes.

Voor recreatiegebieden wordt aandacht besteed aan de vraag of er compensatie nodig is, in het bijzonder voor gebieden uit het Structuurschema Groene Ruimte. Welke compenserende maatregelen dat precies zijn, wordt in ontwerp wegaanpassingsbesluit uitgewerkt.

4.4 Woon en leefomgeving

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Onderzocht zal worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en afgegeven hogere waarden zullen geïnventariseerd worden. Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden. Gekeken dient te worden of er een toename van 2 dB(A) optreedt (reconstructietoets).

Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) dienen in stappen van 5 dB(A) te worden bepaald.

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie.

Tevens dient een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen (aard en omvang).

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

- het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het aantal woningen en personen binnen zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit ('vaststellen knelpunten').
- indien uit de luchtanalyse blijkt dat een of meer alternatieven kunnen leiden tot knelpunten, dient voor elk van deze alternatieven inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, en de financiële consequenties van deze maatregelen.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m³ overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven;
- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 30 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor, en in plaats van de daggemiddelde PM₁₀-norm van 50 microgram/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden mag worden;
- voor de grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie van NO₂ en de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit, kan op grond van recente studies worden aangenomen dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden.
- de keuze van het zichtjaar is afhankelijk van de jaren waarin uiterlijk aan de vastgestelde grenswaarde dient te worden voldaan. In ieder geval dient 2010 als zichtjaar meegenomen te worden.

Bij de analyse van de lokale luchtkwaliteit dient gebruik te worden gemaakt van het TNO-verkeersmodel.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A12, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na in gebruik name van de plusstrook. Hierbij wordt het Plaatsgebonden

Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.5 Natuurlijke omgeving

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologische en aardkundige waarden wordt verkend waar bijzondere en/of waardevolle objecten en gebieden liggen, welke mogelijk worden vernietigd of aangetast, dan wel of extra negatieve effecten op deelaspecten zijn te verwachten.

Een verhoging van het geluidsniveau kan in de toekomst leiden tot aanleg van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie, onder andere op basis van het Route-ontwerp A12 in het kader van de Architectuurnota.

Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijke aspect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van enkele visualisaties zoals kaarten, referentiebeelden of fotomontages.

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief beschreven in het MER.

De effecten op versnippering en verstoring worden alleen beschreven voor beschermde gebieden waar effecten te verwachten zijn, met name Habitat- en Vogelrichtlijngebieden. Tevens dienen deze effecten beschreven te worden indien in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn.

Zowel fysiek ruimtebeslag (bijvoorbeeld een extra rijbaan) als uitstralende versturende effecten, zoals geluidshinder en verstoring, worden onderzocht. De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Tot slot wordt gevraagd om de gevolgen in kaart te brengen voor de 'De Rotte', die dienst doet als ecologische corridor en een belangrijke recreatiefunctie heeft.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de infiltratiecapaciteit dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Duurzaam bouwen

In het kader van de MER wordt geïnventariseerd welke kansen er zijn om maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen toe te passen.

Tijdelijke milieueffecten

Naast de permanente milieugevolgen moet in het MER ook ingegaan worden op de tijdelijke milieueffecten bij de aanlegwerkzaamheden (geluid, trillingen, verdroging).

4.6 Overige aspecten

De overige aspecten zoals sociale aspecten hoeven niet in beeld te worden gebracht.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het Wegaanpassingsbesluit dient aangegeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op adviezen van wettelijke adviseurs

1. Gemeente Zoetermeer
2. Hoogheemraadschap van Schieland
3. Overleg Verkeersinfrastructuur (OVI)
4. Gemeente Waddinxveen
5. Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle
6. Gemeente Gouda
7. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
8. Stadsregio Rotterdam
9. Stadsgebied Haaglanden
10. Commissie voor de Milieu Effect Rapportage

Volgnummer:	1
Afzender:	Gemeente Zoetermeer Postbus 15 2700 AA Zoetermeer
Kenmerk:	SW/RO/02/19443
Gedateerd:	22 oktober 2002
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Is verheugd om nu daadwerkelijk te starten met het verbeteren van de doorstroming op dit deel van de A12.	Opmerking wordt onderschreven.
Er wordt niet gekozen voor een definitieve verbreding	Het overheidsbeleid is erop gericht alvorens tot bouwen over te gaan te bezien of d.m.v. benutting een adequate oplossing kan worden geboden. In het geval van de A12 is geconstateerd dat benutting een goede oplossing is.
Niet duidelijk is voor welke periode de nu te treffen maatregelen een oplossing moeten bieden	Benutting is er in principe op gericht om met een relatief korte doorlooptijd een verbetering in de verkeersafwikkeling te realiseren. Met de capaciteitsvergroting tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe is de verwachting dat daarmee voor dit weggedeelte van de A12 in ieder geval tot 2015 een duurzame oplossing wordt geboden.
Problemen gelden ook voor wegvak Prins-Clausplein-Zoetermeer-Oost	De problemen voor dit wegvak worden voor het grootste deel veroorzaakt door afwikkelingsproblemen op de Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg. In de uitvoeringsovereenkomst "De A12 Vernieuwd op weg" zijn maatregelen opgenomen om deze problemen aan te pakken.
A12 voldoet nu niet aan richtlijnen RONA, hoe is dat met de te treffen maatregel	Op dit moment zijn nieuwe standaarden bekend waar spits- en plusstroken aan moeten voldoen. In combinatie met een verlaging van de maximum snelheid tijdens de openstelling van de strook en een aantal andere noodzakelijke beheersmaatregelen moet dit leiden tot een breed gedragen, uniforme, verkeersveilige richtlijn voor benutting. De A12 voldoet dan aan deze richtlijnen.
Verzoek om de effecten op de bereikbaarheid van Zoetermeer expliciet in beeld te brengen	De effecten van de benuttingsmaatregel van en naar het onderliggende wegennet van de aansluitingen langs de A12 binnen het studiegebied, zullen worden afgezet tegen de autonome situatie
Hoe lang is het effect van de benuttingsmaatregel houdbaar en voor welke periode is het bedoeld	Benutting is er in principe op gericht om met een relatief korte doorlooptijd een verbetering in de verkeersafwikkeling te realiseren. Met de capaciteitsvergroting tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe is de verwachting dat daarmee voor dit weggedeelte van de A12 in ieder geval tot 2015 een duurzame oplossing wordt geboden, omdat rekening is gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen.
Begrip doorstroming i.r.t. nieuw beleid niet geconcretiseerd	Op dit moment is nieuw beleid in ontwikkeling, zodra hierover meer bekend is en besluitvorming heeft plaats gevonden zal hieraan worden getoetst.
Wat is de relatie met openbaar vervoer	Openbaar vervoer als alternatief voor het voorgenomen initiatief is niet probleemoplossend gebleken, wel is het zo dat met name busverbindingen die op dit tracé worden onderhouden of nog ontwikkeld worden een betere betrouwbaarheid in de dienstregeling kunnen realiseren.
Ter verbetering doorstroming en milieu zou verlaging naar 100 km moeten worden overwogen	Gedurende de openstelling van de maatregel zal een maximum snelheid worden ingesteld die in ieder geval lager zal zijn dan de 120 km/u die momenteel geldt. Voor de overige uren wordt niet overwogen de snelheid te verlagen.
In MER N209 wordt geen rekening gehouden met	Het MER van de N209 is reeds uitgevoerd; het MER voor de

MER benutting A12. Onduidelijk is hoe e.e.a. planologisch, procedureel en technisch gekoppeld wordt in MER benutting	plusstroken moet nog worden uitgevoerd. De oplossingen in het MER N209 zijn ten aanzien van de aansluiting op de A12 in ieder geval dermate robuust en toekomstvast dat de inrichting van een plusstrook al is voorzien in de plannen van de N209 door een reservering in de middenberm van de verlegde A12 en dus niet onmogelijk wordt gemaakt. De procedurele en technische koppeling is in goed overleg met de betrokken partijen vormgegeven.
Masterplan Zoetermeer ontbreekt bij andere projecten	Alle infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. Op het masterplan is gereageerd door Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland. Het wordt beschouwd als een beleidsvoornemen van de gemeente Zoetermeer.

Volgnummer:	2
Afzender:	Hoogheemraadschap van Schieland Postbus 4059 3006 AB Rotterdam
Kenmerk:	2002.07349
Gedateerd:	8 oktober 2002
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Geadviseerd wordt om de inrichtingsmogelijkheden ter voorkoming of beperking van de emissie naar het oppervlaktewater in het onderzoek mee te nemen De opmerking aangaande het effect van de toename van verhard oppervlak op het watersysteem wordt door Schieland onderschreven. In Schielands Keur is bepaal dat het aanbrengen van verharde oppervlakken van meer dan 1 ha groot, van welke de neerslag afstroomt op het oppervlaktewater, verboden is. Rijkswaterstaat zal voor een degelijk werk vergunning moeten aanvragen bij Schieland. Het effect van de plannen op de waterhuishoudelijke infrastructuur is uit de startnotitie niet af te leiden. Geadviseerd wordt benodigde aanpassingen in overleg met Schieland vast te stellen	De effecten op bodem en water worden onderzocht. Over eventuele mitigerende maatregelen wordt reeds overleg met het Hoogheemraadschap gevoerd.

Volgnummer:	3
Afzender:	Overleg Verkeersinfrastructuur (OVI) Kneuterdijk 6 2514 EN Den Haag
Kenmerk:	OVI 2002/49
Gedateerd:	24 september 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Adviseert positief over de in de startnotitie opgenomen voorstellen voor de planstudie.	Opmerking wordt onderschreven.
Nadrukkelijke aandacht wordt gevraagd naar de mogelijke neveneffecten van de verhoging van de wegcapaciteit in de spitsuren voor het onderliggende wegennet en de doorstroming van het verkeer aldaar.	De effecten van de benuttingsmaatregel van en naar het onderliggende wegennet van de aansluitingen langs de A12 binnen het studiegebied, zullen worden afgezet tegen de autonome situatie

Volgnummer:	4	
Afzender:	Gemeente Waddinxveen Raadhuisplein 1 2741 HR Waddinxveen	
Kenmerk:	02-0003817	
Gedateerd:	11 september 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak		Reactie van Bevoegd Gezag:
geen reactie ontvangen.		

Volgnummer:	5
Afzender:	Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle Dorpsstraat 89 2761 AA Zevenhuizen
Kenmerk:	3826
Gedateerd:	26 september 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Is verheugd dat het project omleiding N219- als bovenlokale verbinding tussen de A12 en de A20- inclusief de aanleg van een nieuwe aansluiting op de A12 integraal deel uitmaakt van de benuttingsmaatregelen.	Bij de uitwerking van de alternatieven is als uitgangspunt genomen dat N219 wordt gerealiseerd.
Spreekt zorgen uit over de bereikbaarheid van hulpdiensten in het algemeen en ambulancevervoer in het bijzonder.	De bereikbaarheid van hulpdienst zal in het bijzonder aandacht krijgen in het MER als onderdeel van verkeersveiligheid/incident management
Woonwijk Nesselanden wordt in startnotitie niet vermeld Ontwikkelingen in de Zuidplaspolder worden niet vermeld. Maakt onderdeel uit van het Strategisch Akkoord 2002-2006. Aantal extra woningen 23.000	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De ontwikkelingen m.b.t. de Zuidplaspolder zijn nog niet voldoende duidelijk.

Volgnummer:	6
Afzender:	Gemeente Gouda Postbus 1086 2800 BB Gouda
Kenmerk:	2002.20494
Gedateerd:	26 september 2002
Kernpunt(en van de inspraak)	Reactie van Bevoegd Gezag:
Is van mening dat de wens om de bestaande infrastructuur beter te benutten een goed uitgangspunt is. Ondersteunt het initiatief onderzoek te doen naar een betere benutting van de A12.	Opmerking wordt onderschreven.
Onduidelijk is voor welke planhorizon na 2010 de maatregel effect moet resulteren	Benutting is er in principe op gericht om met een relatief korte doorlooptijd een verbetering in de verkeersafwikkeling te realiseren. Met de capaciteitsvergroting tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe is de verwachting dat daarmee voor dit weggedeelte van de A12 in ieder geval tot 2015 een duurzame oplossing wordt geboden.
Lange termijn visie ontbreekt, ontwikkelingen Gebiedprofiel verkeer, vervoer Rijn-Gouwe, Benutten en bouwen en Zuidplaspolder zijn niet in de studie betrokken	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De ontwikkelingen m.b.t. de Zuidplaspolder zijn nog niet voldoende duidelijk
Betreurt dat gekozen is voor studie op corridor niveau, mogelijkheden met meer treinen en ZoRo-lijn ontbreekt in het verhaal. Openbaarvervoer-alternatief is onvoldoende onderbouwd weggelaten	Het karakter van benutting is om met relatief beperkte middelen en in korte tijd een verbetering in de mobiliteit te realiseren. Met die criteria zou alleen verbetering van bestaand spoor tot de mogelijkheden behoren. Een nieuwe verbinding als ZoRo behoort daarmee niet tot de mogelijkheden.
Definiëring verkeersstroom is te beperkt, indruk ontstaat dat er geen beeld is over samenstelling en motieven verkeersstroom. Ook de autonome groei van de verkeersstroom en de groei a.g.v. de ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt.	De startnotitie beschrijft op hoofdlijnen het probleem en de oplossingen daarvoor en geeft aan welke effecten en op welke wijze zullen worden onderzocht. De genoemde specifieke aspecten zullen in het MER nader worden uitgewerkt. Een van de onderdelen daarbij vormt het ontwikkelen van prognoses waarin de ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen.
Vraagt aandacht voor de vormgeving van de knooppunt Gouwe i.r.t. verhoging van het aantal rijstrookwisselingen bij doortrekking van de spits- of plusstrook in het knooppunt.	Dit aspect maakt integraal onderdeel uit van de ontwerpogave.
Vraagt aandacht voor de effecten op het onderliggende wegennet bij capaciteitsvergroting A12	De effecten van de plusstrook van en naar het onderliggende wegennet van de aansluitingen langs de A12 binnen het studiegebied, zullen worden afgezet tegen de autonome situatie.
HSL wordt ten onrechte genoemd	Verkeerskundig is de HSL van beperkte betekenis, echter voor de aanleg van de HSL moet een steunpunt tussen de beide rijbanen van de A12 worden gebouwd. Daarvoor moet de noordbaan van de A12 worden verlegd. Daarmee is de aanleg van de HSL wel degelijk een invloedsfactor.
Bij infraprojecten Zuidwestelijke Randweg Gouda toevoegen; bij overige projecten woningbouw in Zuidplaspolder; driehoek Rotterdam- Zoetermeer-Gouda en Gouwepark	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De ontwikkelingen m.b.t. de Zuidplaspolder zijn nog niet voldoende duidelijk
De N209 wordt verbreed maar krijgt vanaf de A12 ook per tijdseenheid meer verkeer te verwerken	De effecten van de plusstrook van en naar het onderliggende wegennet van de aansluitingen langs de A12 binnen het studiegebied, zullen worden afgezet tegen de autonome situatie.

Wat is het effect van de N219 op de route via Ring Rotterdam en A13	In het MER zal aandacht worden geschonken aan de effecten van de maatregelen op parallelle routes en het onderliggende wegennet als gevolg van de plusstrook voor effecten die toe te schrijven zijn aan de aanleg van de N219 wordt naar het betreffende MER verwezen.
Beschrijving is te beperkt gehouden tot het tracé en directe omgeving; ontwikkelingen elders kunnen ook effect hebben	In het te gebruiken verkeerskundig model (Randstadmodel) dat als basis dient om verkeerskundige effecten in beeld te brengen worden alle ontwikkelingen meegenomen die in de Randstad spelen.
Is er op plaatsen voor of na het specifieke traject een stijging waar te nemen; dit kan iets zeggen over herkomsten en bestemmingen	Hieraan zal in het MER nader aandacht worden besteed.
Openbaar vervoer 25% per trein en 75% per auto, voor welk gedeelte geldt dit (doorsnede ?)	Zowel op de doorsnede tussen Zoetermeer en Gouda als tussen Zoetermeer en Prins Clausplein wordt 25% van de verplaatsingen met de trein gemaakt en 75% per auto.
Er rijden geen lijndienstbussen tussen Gouda en Den Haag. Op de andere genoemde verbindingen rijden Interliners	Opmerking wordt onderschreven.
De planhorizon ligt in 2010, correspondeert dit wel met de te onderzoeken maatregelen op het traject	Het begrip planhorizon heeft vooral te maken met de geldigheidsduur van de nota's die voor deze planstudie het beleidskader vormen. Voor ruimtelijke ordening is dat bijvoorbeeld de 5 ^e nota ruimtelijke ordening en voor verkeer het 2 ^e Structuurschema Verkeer en Vervoer. Omdat de maatregel pas in 2008 zal zijn gerealiseerd, wordt ook het beleidskader na 2010 in het onderzoek betrokken.
Regiovisie Midden Holland ontbreekt bij regionaal beleid	Hiermee zal rekening worden gehouden.
Beschrijving stedelijke gebieden is te summier; over Gouda wordt niets gezegd.	De startnotitie beschrijft op hoofdlijnen het probleem en de oplossingen daarvoor en geeft aan welke effecten en op welke wijze zullen worden onderzocht. De genoemde specifieke aspecten zullen in het MER nader worden uitgewerkt.
Pag. 22 't Weegje ontbreekt	Opmerking wordt onderschreven
Ten onrechte wordt gesteld dat a.g.v. lange termijn ontwikkeling woningbouw Zuidplaspolder niet van invloed is op startnotitie	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De ontwikkelingen m.b.t. de Zuidplaspolder zijn nog niet voldoende duidelijk.
Effectmeting geluid dient ook voor naliggende delen gemeten te worden. Ook hier zal het verkeer toenemen.	De geluidberekeningen zullen geheel overeenkomstig de regelgeving die daarvoor geldt worden uitgevoerd.
Op de aansluiting Goudse Poort zal file ontstaan in avondspits met terugslag naar de A12. Verzoek om de aansluiting te reconstrueren door de toerit naar het oosten van het viaduct te verleggen en de afrit uit de verkeersregeling te halen	De aansluiting Goudse Poort maakt geen onderdeel uit van de scope van dit project. Mocht evenwel uit de verkeerskundige analyse blijken dat van een forse toename van de verkeersproblematiek op die aansluiting sprake zal zijn a.g.v. de plusstrook dan zullen hiervoor in overleg met de gemeente beheersmaatregelen worden getroffen.
Bij ontwikkelingen ruimtelijke ordening 2010 ontbreekt het regionaal windconvenant Midden-Holland	Hiermee zal rekening gehouden worden.

Volgnummer:	7	
Afzender:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	
	Postbus 1167	
	3300 BD Dordrecht	
Kenmerk:	02/2710/JM/CvB	
Gedateerd:	27 september 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak		Reactie van Bevoegd Gezag:
Verzoekt rekening te houden met: - mogelijke groenontwikkeling in de Klappolder a.g.v. uitwerking Structuurplan Groene Ruimte van de Provincie Zuid-Holland - ecologische zone tussen het Bentwoud en de Krimpenerwaard		Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. In het streekplan Rijnmond staat deze polder aangeduid als bedrijventerrein en glastuinbouw. Het uiterste oostelijke deel staat voor recreatieve inrichting.

Volgnummer:	8
Afzender:	Stadsregio Rotterdam Postbus 21051 3001 AB Rotterdam
Kenmerk:	SR/2002/1598/reb
Gedateerd:	2 oktober 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Hecht belang aan het betrekken van regiogemeenten bij de uitwerking van de tracénota MER A12	Opmerking wordt onderschreven
VINEX locaties Noordrand 2 en 3 en Nesselande ontbreken bij ontwikkelingen	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. Nesselanden is in het kaartbeeld van de startnotitie opgenomen. De noordrand valt buiten de kaders van het kaartbeeld.
Verzuimd is melding te maken van de realisatie van een fietstunnel onder de A12 langs de Rotte. Verzoekt om bij de planontwikkeling hiermee rekening te houden	In de planontwikkeling wordt daarmee rekening gehouden. Er is overleg en integratie van de ontwerpen vindt plaats tussen de Groenservice Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat (op ontwerpniveau)

Volgnummer:	9
Afzender:	Stadsgewest Haaglanden Postbus 66 2501 CB Den Haag
Kenmerk:	SHO2.1413
Gedateerd:	2 oktober 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Stelt het op prijs dat de uitwerking en uitvoering van het afgesproken pakket uit de uitvoeringsovereenkomst integrale benutting "De A12 Vernieuwd op weg" voortvarend ter hand wordt genomen.	Opmerking wordt onderschreven
Wijst op de samenhang tussen de diverse maatregelen uit de uitvoeringsovereenkomst "De A12 Vernieuwd op weg", vooral ook gericht op de nieuwe aansluitingen Bleiswijk en Zevenhuizen/Waddinxveen	Opmerking wordt onderschreven
Oorzaken van files a.g.v. veel van rijstrook wisselend verkeer nabij Clausplein geldt ook voor knooppunt Gouwe	Opmerking wordt onderschreven
Slechts een beperkte hoeveelheid verkeer rijdt het hele traject tussen Den Haag en Utrecht; zeer weinig rijdt richting Duitsland	Opmerking wordt onderschreven
Verbetering tussen Den Haag en Rotterdam a.g.v. Randstadrail geldt ook voor relatie Den Haag-Zoetermeer	Opmerking wordt onderschreven
Belang van de benuttingsmaatregel voor bouwlocaties in Bleiswijk en Bergschenhoek in richting Den Haag geldt omgekeerd ook voor bouwlocaties in Haaglanden in richting Utrecht	Opmerking wordt onderschreven.

Volgnummer:	10
Afzender:	Commissie voor de Milieu Effect Rapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht
Kenmerk:	1283-53/Dr/as
Gedateerd:	5 november 2002
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
De richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het advies van de commissie m.e.r. De punten die niet op één of andere manier zijn overgenomen in de richtlijnen worden hieronder verwoord.	
Alternatieven: Verzocht wordt in het MER een toelichting te geven waarom het verbreden van de weg, het verbeteren van het openbaar vervoer en of andere benuttingsalternatieven geen reële opties zijn.	De Spoedwet wegverbreding gaat uit van één oplossingsrichting: de voorgenomen activiteit spitsstrook. Andere oplossingsrichtingen, m.u.v. het MMA worden in het MER niet onderzocht.

Antwoorden op de inspraakreacties

1. Vertrouwelijk
2. Vertrouwelijk
3. Dhr. R. Bouwens
4. Mw. I.H. Palsgraaf
5. Dhr. G.C. Wennen (GEWE marketing services)
6. E.H. Boer (Gastransport Sevices)
7. Dhr. B.W. Bartstra (Belangenvereniging De Kruisweg) Dhr. B.W. Bartstra (Belangenvereniging De Kruisweg)
8. W. Twaalfhoven
9. Dhr. W. Visser (Bewonerscommissie Burgm. Klinkhamerweg)
10. Dhr. R. Roos
11. W.J.B. de Haas
12. Th. N.J. Jansen
13. Dhr. A.P. Korf de Gidts
14. L.H. Bokhove (Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan regio Midden- Holland)
15. C.A. Uithol (Camping de Randstad bv)
16. J. de Gelder
17. E.L. Kruyne
18. W.F.J. de Jager (Fietzersbond 3B- Hoek)
19. B. Bakker (Zuid - Hollandse Milieufederatie)
20. Mw. S. Kerling (Regionale Brandweer Hollands-Midden)
21. Dhr. S.J. de Waard
22. Mw. N.E. v.d. Woerd (Gemeente Bleiswijk)
23. L. den Hollander
24. J.W. Smulders
25. C.J. Botermans
26. Mw. I. Silva (Het Natuurloket, Vestiging Wageningen)

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Oplossingsrichtingen
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Naam en adres bij Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bekend Deelreactienummer: 1D1 De inspreker stelt voor bij Waddinxveen en Bleiswijk een dubbele streep aan te brengen tussen de rijbanen een stuk vóór de opritten en erna, zodat het verkeer minder makkelijk van baan verandert en minder opstoppen op de linkerbaan ontstaan.	Gezien de beperkte lengte tussen de aansluitingen op de A12, zal de maatregel betekenen dat slechts een beperkt gedeelte van de tussengelegen wegvakken overblijft waar het verkeer tussen de linker en rechterrijstrook kan uitwisselen. Hierdoor zal het probleem naar dit weggedeelte verplaatst worden en geen bijdrage leveren aan een verbeterde doorstroming.
Afzender: Naam en adres bij Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bekend Deelreactienummer: 2D1 Inspreker is van mening dat de kleine bruggetjes (bijvoorbeeld over de Rotte) en viaductjes verbreed moeten worden. Tevens moet de invoegstrook als extra rijstrook gaan dienen over het gehele traject.	Ten behoeve van de realisatie van de plusstrook worden het weglichaam, de kleine bruggen en viaducten verbreed en vernieuwd.
Afzender: Dhr. R. Bouwens Marineblauw 149, 2718 KE ZOETERMEER Deelreactienummer: 3D1 De inspreker stelt een verplaatsbare middenberm/vangrail voor. Hiermee kan een wisselstrook gecreëerd worden. Over deze strook kunnen automobilisten 's ochtends de stad in en 's avonds de stad uit rijden zonder snelheidsbeperkingen.	Ook voor een verplaatsbare geleiderail moet de weg ingrijpend worden aangepast, weglichaam, kunstwerken e.d. Op termijn zal ook het verkeer in de huidige niet-filerichting dusdanig groeien dat ook voor die richting extra capaciteit nodig is. Een verplaatsbare middenberm kan daarin niet voorzien en is daarmee geen toekomstvaste oplossing.
Afzender: Mw. I.H. Palsgraaf Zeemanstraat 17, 2912 BK NIEUWERKERK YSSEL Deelreactienummer: 4D1 Inspreker ziet graag dat de mogelijkheid onderzocht wordt om één extra baan per rijrichting te creëren, omdat in beide richtingen op het traject Gouwe - Zoetermeer sprake is van een flessehals-effect.	Het project voorziet in de realisatie van een extra rijstrook per richting gedurende de spitsuren, zij het dat deze strook een beperkte rijstrookbreedte zal hebben. Het verkeersaanbod buiten de spitsperiode geeft geen aanleiding om extra capaciteit te realiseren, mede om die reden is gekozen voor deze varianten.
Afzender: Dhr. G.C. Wennen Obrechtrode 41, 2717 DB ZOETERMEER Deelreactienummer: 5D1 Inspreker stelt voor een aparte, losliggende rijbaan voor vrachtverkeer aan te leggen tussen de snelweg en de spoorbaan. Dit komt de veiligheid ten goede en het bedrijventerrein en Siemens hebben er voordelen bij.	De problemen die zich voordoen op de A12 tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe zijn slechts in beperkte mate het gevolg van vrachtverkeer. Het vrachtverkeer maakt maar voor gering percentage deel uit van het totale verkeer op dit gedeelte van de A12 (ongeveer 8% tot 12%). Een aparte vrachstrook is derhalve niet probleemoplossend. Het

	rendement van een dergelijke strook zal daarmee beperkt zijn. Daarnaast is het inpassen van een dergelijke strook slechts tegen onevenredige kosten haalbaar. Tussen de snelweg en de spoorbaan kan slechts een rijbaan worden aangelegd tegen zeer hoge kosten. Er liggen daar namelijk grote kabels en leidingen (oa andere een duinwaterleiding en een brandstofleiding). Omleggen zou noodzakelijk zijn en dus erg kostbaar. Bovendien treden erg grote financiële- en tijdrisico's op m.b.t. zettingen aan de spoorbaan. De civieltechnische voorkeur lijkt nu uit te gaan naar verbreding aan de noordzijde van de A12.
Afzender: Dhr. B.W. Bartstra (Belangenvereniging De Kruisweg) Achterlaan 10, 2665 LZ BLEISWYK Deelreactienummer: 7D1 De inspreker bepleit de aanleg van een parallelweg langs de A12 tussen afslag Waddinxveen en Zoetermeer, die aansluit op de Zoetermeerselaan. Als de provincie Zuid-Holland de plannen voor reconstructie van de N209 inclusief de aansluitingen daarop en het Rijk de plannen voor reconstructie van de A12 naast elkaar zouden leggen, zou volgens inspreker het voorgestelde alternatief een prima oplossing kunnen zijn. Dit kan leiden tot minder (lokaal) verkeersaanbod op de A12 en minder intensief gebruik van op- en afritten door het lokale verkeer.	Het project benutting A12 is erop gericht met zo min mogelijk ruimtebeslag en zoals het de benaming van het project al zegt "benutting" van de bestaande infrastructuur een bijdrage te leveren aan verbetering van de bereikbaarheid in het onderhavige gebied. Met een nieuwe lokale verbinding wordt in ieder geval niet aan deze voorwaarden voldaan.
Afzender: W. Twaalfhoven Waalsdorperweg 443, 2597 KP S GRAVENHAGE Deelreactienummer: 8D1 De inspreker pleit voor: (1) géén smallere rijstroken (levensgevaarlijk) en de vluchtstroken tussen 7 - 9 uur en 17 - 19 uur exclusief en verplicht reserveren voor vrachtauto's, met een inhaalverbod en een 20 km/u lagere maximumsnelheid dan voor het overige verkeer, òf (2) een algeheel verbod voor vrachtauto's tussen 7 - 9 uur en 17 - 19 uur.	Ad 1. Ervaringen met vergelijkbare versmalde rijstroken heeft niet aangetoond dat er sprake is van een vergroting van de verkeersonveiligheid. Het reserveren van de vluchtstrook alleen voor vrachtverkeer zal gezien het aandeel vrachtverkeer leiden tot een onderbenutting van de vluchtstrook. De problemen die zich voordoen op de A12 tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe zijn slechts in beperkte mate het gevolg van vrachtverkeer. Het vrachtverkeer maakt maar voor gering percentage deel uit van het totale verkeer op dit gedeelte van de A12 (ongeveer 8% tot 12%). Een aparte vrachtstrook is derhalve niet probleemoplossend. Het rendement van een dergelijke strook zal daarmee beperkt zijn Ad 2. Op dit moment is op dit wegvak van de A12 reeds een inhaalverbod vrachtverkeer van kracht. Een algeheel verbod op vrachtverkeer is niet mogelijk. De rijkswegen zijn juist bedoeld om het economisch belangrijk verkeer af te wikkelen. Afgezien van de juridische onhaalbaarheid zouden veel bedrijven langs de A12 forse economische schade lijden door een dergelijk verbod (bijvoorbeeld de veilingen in Bleiswijk) en deze zeker verhalen.
Afzender: Dhr. R. Roos Boekweitakker 47, 2743 DL WADDINXVEEN Deelreactienummer: 10D1 De inspreker pleit op het traject Waddinxveen - Mariahoeve voor het flink verlengen van de	Het flink verlengen van de invoegstrook met fysieke scheiding betekent dat, gelet op het grote aantal aansluitingen beperkte ruimte resteert voor het verkeer om

invoegstroken en het vroeg invoegen (fysiek) onmogelijk maken. Extra mogelijkheden tijdens de spitsuren ziet hij in het nog verder doorvoeren van de gewenste gedragsveranderingen: verbieden van het wisselen tussen rijbanen in combinatie met snelheidsbeperkingen. Voor het traject Zoetermeer-Oost - Waddinxveen pleit hij ervoor om het vroegtijdig invoegen op de A 12 bij de oprit Zoetermeer te beperken. De oprit Bleiswijk zou een veel langere invoegstrook moeten krijgen in combinatie met een verbod op eerder invoegen. De oprit Zevenhuizen zou verlengd en verbreed moeten worden. De afrit Waddinxveen zou verlengd moeten worden of de doorstroming aan het eind van de afrit zou verbeterd moeten worden, bijvoorbeeld middels een rotonde. Ook hier zouden tijdens de spitsuren op bovengenoemde wijze gewenste gedragsveranderingen doorgevoerd moeten worden.	van rijstrook te wisselen. Het tijdens de spits verbieden van wisselen van rijbaan betekent in de praktijk dat verkeer dat zich op een rijstrook bevindt hiervan niet kan afwijken gedurende de rit waardoor een onevenwichtige belasting van de rijstroken onderling zal ontstaan en verkeer op de linkerrijstrook haar bestemming niet kan bereiken. De oprit Zevenhuizen komt bij realisatie van een nieuwe gecombineerde aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen te vervallen. Deze nieuwe aansluiting en de aansluiting bij Bleiswijk die eveneens vervangen zal worden zullen geheel volgens de richtlijnen die daarvoor gelden van voldoende invoeglengte worden voorzien, dit geldt eveneens voor de uitvoegstroken. Het vroegtijdig invoegen van verkeer zonder de volledige invoeglengte bij toeritten te gebruiken en voldoende snelheid daarop te ontwikkelen is een zich algemeen voordoend probleem. Met het doortrekken van de doorgetrokken belijning op een aantal toeritten wordt de automobilist gedwongen de toerit over een grotere lengte te benutten.
Afzender: L.H. Bokhove (Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan regio Midden- Holland) Postbus 45, 2800 AA GOUDA Namens: de portefeuillehouders van de veertien aan de Vervoerregio Midden-Holland deelnemende gemeenten, Deelreactienummer: 14D2 De inspreker vraagt om aandacht in het onderzoek voor de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder en verzoekt, indien de omstandigheden voor het openbaar vervoer op termijn veranderen en zich kansen voordoen om middels het verbeteren van het openbaar vervoer de druk op de A 12 te verminderen, hier snel en daadkrachtig op in te spelen. Verder zou het realiseren van een verbinding tussen de A 12 en de A 20 volgens de inspreker een van de te onderzoeken alternatieven moeten zijn of onderdeel moeten uitmaken van een van de alternatieven in het onderzoek. Tenslotte zouden, naast flexibele rijstrookindeling, ook andere technische mogelijkheden meegenomen moeten worden in het onderzoek.	Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De ontwikkelingen m.b.t. de Zuidplaspolder zijn nog niet voldoende duidelijk. Het realiseren van een verbinding tussen de A12 en A20 voorziet niet in het oplossen van de problemen die zich voordoen op het wegvak tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Bij de planontwikkeling van de N219 omleiding om Zevenhuizen is de verbinding tussen de A20 en A12 als alternatief meegenomen. Gekozen is voor de aanleg van de N219 met een nieuwe aansluiting op de A12. Gezien de korte doorlooptijd van het project maken technische mogelijkheden die niet voor 2005 breed geïmplementeerd kunnen worden geen onderdeel uit van de studie. Gezien de stand van de techniek op dit moment en de verwachtingen die daarover tot 2005 zijn is door de commissie mer geadviseerd flexibele rijstrookindeling niet mee te nemen als alternatief.
Afzender: E.L. Kruijne Kattensingel 21, 2801 CA GOUDA Deelreactienummer: 17D1 De inspreker is van mening dat het aspect veiligheid zeer zwaar zou moeten wegen ten opzichte van andere andere factoren. Zijn inschatting is dat alternatief 1 op dit punt aanzienlijk beter scoort dan alternatief 2.	Het aspect verkeersveiligheid maakt integraal onderdeel uit van de onderzoeksaspecten die in het MER worden betrokken. Daarmee maakt verkeersveiligheid onderdeel uit in het afgewegingsproces bij de keuze voor een alternatief. In hoeverre alternatief 1 beter scoort dan 2 zal in het vervolgtraject worden uitgezocht.

Afzender: W.F.J. de Jager (Fietzersbond 3B- Hoek) Beukenlaan 175, 2665 DP BLEISWYK Deelreactienummer: 18D1 De inspreker pleit ervoor om niet alleen tussen knooppunt Gouwe en Zoetermeer Oost, maar ook elders langs de A 12, de deels bestaande maar verouderde en gebrekkige fietsinfrastructuur te optimaliseren. Met name voor het gedeelte Den Haag - Zoetermeer Oost kan optimaliseren van de fietsinfrastructuur als onderdeel van benuttingsmaatregelen een aantrekkelijke bijdrage leveren.	Regionale fietsinfrastructuur is een verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. Slechts in die gevallen waarbij fietsinfrastructuur tijdelijk danwel definitief moet wijken als gevolg van een V&W project, is Rijkswaterstaat verplicht de fietsvoorziening ter plaatse of indien dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie te herstellen resp. aan te leggen. Dat is bijna langs de hele noordzijde van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en Gouda het geval. Dat zal dan volgens de huidige normen en richtlijnen gebeuren. Per saldo zullen de fietsvoorzieningen dus aanzienlijk verbeteren. Tevens is separaat in het "A12-Vernieuwd op weg" project een deelproject en budget opgenomen om fietsknelpunten in de corridor Den Haag-Gouda op te lossen.
Afzender: B. Bakker (Zuid - Hollandse Milieufederatie) G.W. Burgerplein 5, 3021 AS ROTTERDAM Deelreactienummer: 19D1 De inspreker is van mening dat algehele permanente snelheidsverlaging, zowel uit het oogpunt van doorstroming als milieukwaliteit, in de alternatieven moet worden meegenomen. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheden en effecten van verkeersmanagement-informatiesystemen. Ook zouden de mogelijkheden van automatische voertuiggeleiding in de verdere uitwerking moeten worden meegenomen.	Het realiseren van een plusstrook betekent dat gedurende de openstelling van de strook dat de snelheid zal worden verlaagd. Op momenten dat het verkeersaanbod daarvoor aanleiding geeft (daluren) zal de strook gesloten worden. Op dat moment is er voor een verbetering van de doorstroming geen aanleiding om maatregelen te treffen, dus ook geen snelheidsverlaging. Ook vanuit het oogpunt van milieukwaliteit is er geen aanleiding om de snelheid te verlagen, omdat het gebied slechts beperkt verstedelijkt is.. Op dit moment zijn reeds informatiesystemen operationeel in de vorm van verkeerssignalering en de dynamische route verwijzingsborden. De komende jaren zullen met name de DRIP's nog worden uitgebreid. Daarnaast werkt het Stadsgewest Haaglanden samen met Rijkswaterstaat en enkele gemeenten aan systemen om mobilisten op het onderliggende wegennet , thuis en onderweg beter te informeren. Gezien de wens om in 2005 met de realisatie van de capaciteitsuitbreiding te starten, de stand van de techniek automatische voertuiggeleiding nu en de verwachting daarvan tussen nu en 2005 maakt automatische voertuiggeleiding geen onderdeel uit van de varianten.
Deelreactienummer: 19D3 De inspreker is van mening dat onder meer het "metro-achtig" maken van het spoornet en de invloed die dit kan hebben op de verbinding Den Haag - Zoetermeer - Gouda - Utrecht in het onderzoek nader onderzocht moet worden.	Voor het project benutting A12 is een beperkt bedrag gereserveerd om door middel van een betere benutting van de A12 de doorstroming te verbeteren. In het project is een veelheid aan projecten opgenomen, waaronder verbetering van fiets, ov, mobiliteitsmanagement, informatievoorziening en infrastructuur. Dit is een samenhangend pakket dat gezamenlijk met de regionale partijen is ontwikkeld. In de voorstudies van het benuttingsproject is globaal gekeken naar het metro-achtig maken van de spoorlijn. Dit bleek een tamelijk ingrijpende operatie en is om die reden niet in het benuttingsproject opgenomen. Bovendien is het kenmerk van benutting snelle realisatie. Het al of niet metro-achtig maken van de spoorverbinding is geen project dat onder benutting kan worden gerekend, omdat de investeringen zeer fors zullen zijn en het pas op langere termijn zou kunnen worden uitgevoerd.. Bovendien kan een dergelijke studie onafhankelijk van het A12-project op elk gewenst moment plaats vinden.

Afzender: Dhr. S.J. de Waard Pinaskade 49, 2725 EN ZOETERMEER Deelreactienummer: 21D2 De inspreker pleit voor het stimuleren van motorrijden, onder meer door het creëren van een smalle extra rijbaan voor motoren. Hij wijst er verder op dat het terugbrengen van een plusstrook buiten de spits naar de normale rijstrookbreedte niet mogelijk is omdat de portaal-rijbaansignalering er niet in voorziet. Verder zou, als gekozen wordt voor dynamische wegmarkering, deze met geel licht moeten worden uitgevoerd.	Voor het inrichten van aparte motorstroken zijn op landelijke schaal nog geen initiatieven geweest.. Als een van de redenen hiervoor zijn mogelijk te noemen de toename van de verkeersonveiligheid en de afbreuk van eenduidigheid in het wegbeeld. Wel zijn in overleg met de ANWB, het Motorplatform en het KLPD een gedragscode ontwikkeld over het inhalen door motorrijders van auto's in fileomstandigheden. Bij het inrichten van een aparte motorstrook zullen met name de snelheidsverschillen toenemen omdat bij motorrijders de suggestie ontstaat dat van een exclusieve strook sprake is. Een bekend fenomeen in fileomstandigheden is dat verkeer nogal eens van rijstrook wisselt. In een aantal gevallen is dit nodig om bijv. in of uit te voegen; in andere gevallen omdat een andere rijstrook beter loopt. Dit gegeven en het feit dat de "exclusieve" strook herhaaldelijk door autoverkeer zal worden gekruist zal tot een zeer onveilige verkeerssituatie leiden. Het probleem van de positionering van de signalering boven de rijstrook speelt alleen in het geval waarin sprake is van dynamische rijstrookindeling. Een oplossing daarvoor kan gevonden worden door het beweegbaar maken van de signaalgever. Echter de commissie mer heeft inmiddels geadviseerd, gezien de ervaringen en de stand van de techniek vooralsnog af te zien van een variant met flexibele rijstrookindeling.
Afzender: L. den Hollander Van der Duijnlaan 17, 2761 VR ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 23D6 De inspreker stelt voor om de aanleg van een directe lus van de A 20 naar de A 12 en vice versa in de buurt van het knooppunt Gouwe te onderzoeken als oplossing voor de geringe doorstroming op de A 12.	Het realiseren van een verbinding tussen de A12 en A20 voorziet niet in het oplossen van de problemen die zich voordoen op het wegvak tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Bij de planontwikkeling van de N219 omleiding om Zevenhuizen is de verbinding tussen de A20 en A12 als alternatief meegenomen. Gekozen is voor de aanleg van de N219 met een nieuwe aansluiting op de A12.
Afzender: J.W. Smulders Van Goghstraat 41, 2712 SK ZOETERMEER Deelreactienummer: 24D1 De inspreker vraagt aandacht voor de overlast van geluid en stank aan de noordzijde van de A 12 in Zoetermeer. Bij aanleg van een spitsstrook ontstaat een nieuwe situatie en een toename van de overlast van stank en geluid. Daarom verzoekt de inspreker hier om de aanleg van een geluidswal, net als aan de zuidzijde bij de wijk Rokkeveen reeds is gebeurd.	De reikwijdte van het project is het weggedeelte van de A12 tussen de aansluiting Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Het door inspreker genoemde wegvak valt buiten de scope.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Probleem- en doelstelling
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: B. Bakker (Zuid - Hollandse Milieufederatie) G.W. Burgerplein 5, 3021 AS ROTTERDAM Deelreactienummer: 19D2 De inspreker vraagt of de meldingen over vernieuwing en samenvoeging van diverse opritten met toepassing van toeritdosing, zoals die gemaakt zijn in de overeenkomst 'A12 vernieuwd op weg', in het onderzoek integraal als uitgangspunt worden meegenomen. Verder wordt gevraagd of de elementen van de overeenkomst 'A12 vernieuwd op weg' gericht op openbaar vervoer, fiets en flankerend beleid overeind blijven in de uitvoering, gezien het huidige kabinetsbeleid. Worden de effecten van deze elementen meegenomen in de afweging van de voorgestelde benuttingsmaatregelen?	De onderdelen zoals deze zijn opgenomen in de "Uitvoeringsovereenkomst A12 Vernieuwd Op Weg" vormen uitgangspunt voor het project Benutting A12 Zoetermeer-Oost knooppunt Gouwe. De overige onderdelen van de "Overeenkomst A12 Vernieuwd Op Weg" worden gerealiseerd door afzonderlijke verantwoordelijke partijen, waaronder, Stadsgewest Haaglanden, de Provincie Zuid-Holland en een aantal gemeenten. Het kabinetsbeleid heeft hierop geen directe invloed. De effecten van deze maatregelen worden meegenomen in de afweging van de voorgestelde benuttingsmaatregelen.
Afzender: Dhr. S.J. de Waard Pinaskade 49, 2725 EN ZOETERMEER Deelreactienummer: 21D1 De inspreker vraagt aandacht voor de plannen om de doorvaartmogelijkheid van de Rottemeren naar Leiden via Zoetermeer te herstellen. Hij pleit ervoor dat het rijk, de provincie, het waterschap en de gemeenten hun beleid op dit punt af stemmen. De Startnotitie A 12 vormt daarvoor een goede aanleiding, omdat de nieuwe vaarroute consequenties heeft voor de hoogte van de brug over de Rotte.	De waterwegbeheerder het Hoogheemraadschap van Schieland heeft aangegeven geen wensen voor het vergroten van de doorvaarthoogte te hebben en pleit juist niet voor het verhogen gezien de plannen met de Rotte aan de noordzijde van de A12 (afwatering en natuurontwikkeling). De doorvaartmogelijkheden van de Rotte worden op dit moment bepaald door de hoogte van de spoorbrug en van het kunstwerk van de A12. Ook in het geval dat het A12 kunstwerk zal worden verhoogd, blijft de spoorbrug een belemmerende factor. Uit overleg met Railinfrabeheer blijkt dat voor de spoorwegen er geen aanleiding is nu of de komende 15 jaar ,om de spoorbrug te verhogen.
Afzender: L. den Hollander Van der Duijnlaan 17, 2761 VR ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 23D3 De inspreker mist in de Startnotitie de fileproblemen op de autosnelwegen rond Rotterdam als oorzaak van sluipverkeer op de N 219 in de richting van Den Haag.	Het project benutting A12 richt zich op een verbetering van de bereikbaarheid op de A12; problemen met sluipverkeer op de N219 a.g.v. problemen op de autosnelwegen rond Rotterdam hebben daar geen direct verband mee.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Procedure en planning	
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Dhr. W. Visser (Bewonerscommissie Burgm. Klinkhamerweg) Burgemeester Klinkhamerweg 53, 2761 BD ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 9D1 De inspreker refereert aan de langlopende discussies over een omleidingsweg ter ontlasting van de N 219, die door de bebouwde kom van Zevenhuizen loopt. Indien voor deze omleidingsweg de m.e.r.-procedure opnieuw doorlopen moet worden als gevolg van de Startnotitie A 12, gaat hij ervan uit dat dit doelmatig wordt opgepakt. Ten tweede vraagt de inspreker wanneer deze omleidingsweg daadwerkelijk wordt aangelegd.		De mer-procedure voor benutting van de A12 heeft geen invloed op de discussies die rondom de N219 spelen en zal zeker geen aanleiding vormen om voor de N219 een nieuwe mer procedure te starten. Voor vragen rondom de realisatie van het project N219 is de Provincie Zuid-Holland de eerstverantwoordelijke.
Afzender: Mw. N.E. v.d. Woerdt (Gemeente Bleiswijk) Postbus 1, 2665 ZG BLEISWYK Deelreactienummer: 22D1 De inspreker wil tezamen met andere B-gemeenten, betrokken worden bij de uitwerking van deze Trajectnota/MER. Verder vindt zij een goede afstemming met de plannen voor de reconstructie van de aansluiting N 209/A12 noodzakelijk.		Gezien de samenhang en de relatie met het project N209 zal aan de betrokkenheid van de B-gemeenten ruim aandacht worden besteed. In overleg met de gemeenten is reeds bepaald hoe dit het beste kan worden vormgegeven. De afstemming is er dus reeds en zal ook in de toekomst plaats vinden.
Afzender: L. den Hollander Van der Duijnlaan 17, 2761 VR ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 23D2 De inspreker is van mening dat in de Startnotitie aan het overzicht van gerelateerde projecten de VINEX-woonwijk Nesselande en de andere invulling van de Zuidplaspolder toegevoegd moeten worden.		Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Te onderzoeken effecten\Milieu	
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: C.A. Uithol (Camping de Randstad bv) Bredeweg 66 c, 2752 AB MOERKAPELLE Deelreactienummer: 15D1 Inspreker verzoekt maatregelen in de plannen op te nemen die resulteren in minder geluidsoverlast.		De geluidsoverlast zal aan de wettelijke normering worden getoetst. Indien deze wordt overschreden dan zullen beheersmaatregelen worden getroffen.
Afzender: L. den Hollander Van der Duijnlaan 17, 2761 VR ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 23D4 De inspreker mist in de Startnotitie de luchtvervuiling, die door stilstaand en telkens optrekkend autoverkeer op de A 12 wordt veroorzaakt. Deze luchtvervuiling kan mogelijk een gevaar zijn voor fiets- en bromfietsverkeer langs de A 12. Deelreactienummer: 23D5 De inspreker suggereert, als het nodig is het huidige fietspad aan de noordzijde van de A 12 te verplaatsen, dit in het kader van de volksgezondheid op een andere plaats te doen, bijvoorbeeld aan de zuidzijde van de spoorbaan tussen de Rotte en Gouda.		De stelling dat stilstaand en optrekkend verkeer relatief veel uitstoot tot gevolg heeft wordt onderschreven. Verbetering van de doorstroming heeft hierop dan ook een positief effect. De "acute" luchtverontreiniging (uurgemiddelde concentraties) zal in deze studie niet worden onderzocht. Onderzoek heeft aangetoond dat ook in zeer dichtbevolkte gebieden met veel autoverkeer als bijvoorbeeld de regio Rijnmond de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO2 niet worden overschreden. Wel zal onderzocht worden welke effecten op lange termijn optreden, d.w.z. het effect op de jaargemiddelde concentraties. Regionale fietsinfrastructuur is een verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. Dus ook de aanleg van een fietspad aan de zuidzijde van het spoor. Slechts in die gevallen waarbij fietsinfrastructuur tijdelijk danwel definitief moet wijken als gevolg van een V&W project, is Rijkswaterstaat verplicht de fietsvoorziening ter plaatse of indien dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie te herstellen resp. aan te leggen. Dat is bijna langs de hele noordzijde van de A12 het geval. Dat zal dan volgens de huidige normen en richtlijnen gebeuren (ook als het gaat om de afstand tot de rijksweg). Per saldo zullen de fietsvoorzieningen dus aanzienlijk verbeteren en worden geoptimaliseerd. Tevens is separaat in het "De A12 Vernieuwd op weg" project een deelproject en budget opgenomen om fietsknelpunten in de corridor Den Haag-Gouda op te lossen.
Afzender: Mw. I. Silva (Het Natuurloket, Vestiging Wageningen) Postbus 506, 6700 AM WAGENINGEN Deelreactienummer: 26D1 De inspreker heeft een rapportage bijgevoegd, waaruit blijkt dat in het studiegebied belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn. Zij adviseert de gegevens over (beschermde) plant- en diersoorten serieus mee te nemen in de milieueffectrapportage en biedt haar diensten hierbij aan.		De beschermde plant- en diersoorten zullen overeenkomstig de wettelijke bepalingen die daarvoor gelden in de milieueffectrapportage worden onderzocht.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Te onderzoeken effecten\Ruimtelijke ordening	
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: E.H. Boer (Gastransport Sevices) Postbus 19, 9700 MA GRONINGEN Deelreactienummer: 6D1 De inspreker beheert aardgastransportleidingen, die op meerdere plaatsen de A12 tussen het knooppunt Gouwe en Zoetermeer-Oost doorkruisen. Hij verzoekt het bevoegd gezag bij het opstellen van de Richtlijnen bepalingen op te nemen waardoor bij de keuze van de maatregelen de belangen van de inspreker worden meegewogen.		Er is een KLIC-melding gedaan. Tevens is er een inventarisatie gedaan bij Gastransport Services (en andere Kabels- en Leidingenbeheerders). Er is bekend waar leidingen liggen en in het ontwerp van beide alternatieven wordt daar rekening meegehouden, danwel voorzieningen getroffen om die leidngen te beschermen of te verleggen. Die voorzieningen/voorstellen worden eerst getoetst door de betreffende beheerder.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Te onderzoeken effecten\Verkeer	
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: L.H. Bokhove (Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan regio Midden- Holland) Postbus 45, 2800 AA GOUDA Namens: de portefeuillehouders van de veertien aan de Vervoerregio Midden-Holland deelnemende gemeenten, Deelreactienummer: 14D1 De inspreker is van mening dat ontwikkeling van de VINEX-woonwijk Nesseland in het onderzoek meegenomen moet worden, omdat de komst van deze wijk consequenties zal hebben voor het aantal verkeersbewegingen op de A12. Verder zou ook de capaciteit van de op- en afritten in het studiegebied en het effect daarvan op de doorstroming op de A12 meegenomen moeten worden in het onderzoek.		Alle vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en 2020 waar besluitvorming over is deze te realiseren zullen worden meegenomen in de milieueffectrapportage. Nesseland is in het kaartbeeld van de startnotitie opgenomen. Zowel voor de autonome situatie als voor de situatie waarbij plusstroken zijn aangelegd zullen de effecten voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet binnen het directe invloedsgebied van de A12 en daarmee ook de op en afritten in beeld worden gebracht.
Afzender: Mw. S. Kerling (Regionale Brandweer Hollands-Midden) Keerkring 12, 2801 DG GOUDA Deelreactienummer: 20D1 De inspreker beveelt ten eerste het uitvoeren van een veiligheidseffectrapportage aan. Gedurende het gehele traject van ontwikkeling bij de A12 bestaat hierdoor de mogelijkheid om de veiligheid te waarborgen. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan aanrijtijden van hulpdiensten.		Na de realisatie van de maatregelen zal de veiligheidssituatie aanzienlijk beter zijn dan nu. Er is aan beide zijden een doorlopende vluchtstrook omdat de viaducten worden verbreed en er een vluchtstrook op wordt aangelegd. Er is camerabewaking ingeval de spits of plusstroken open zijn, zodat ongevallen eerder zijn te signaleren en er zijn minder files, zodat hulpdiensten ook daar geen last meer van hebben. Naar verwachting worden aanrijtijden korter.
Afzender: L. den Hollander Van der Duijnlaan 17, 2761 VR ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 23D1 De inspreker is van mening dat de herkomst van het autoverkeer dat via de N 219 naar de A 12 v.v. rijdt, alsmede de reden dat het verkeer deze route kiest, onderzocht zou moeten worden. Hij mist verder een studie naar de oorzaak filevorming in de namiddag bij de huidige oprit van Bleiswijk in de richting van Utrecht. Hij acht het wenselijk te onderzoeken of één op- en afritbaan over de volle lengte tussen Bleiswijk en de N 219 hiervoor een oplossing biedt.		De redenen waarom het verkeer op de N219 naar de A12 v.v. rijdt zijn onderzocht in het MER "N219 Omleiding om Zevenhuizen" en de studie Gouda –West van de provincie Zuid-Holland. Voor een nader inzicht daarin wordt naar het betreffende MER en studie verwezen. Voor de fileproblematiek in de namiddag in de richting Gouda zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, waaronder de vermindering van het aantal rijstroken bij Zoetermeer –Oost in combinatie met veel invoegend verkeer, de voorgestelde op- afritbaan tussen Bleiswijk en de N219 bevindt zich na het filepunt en is daarmee geen goede oplossing.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: RW 12 Zoetermeer-Oost Knooppunt Gouwe

Thema	Infrastructuur
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: W.J.B. de Haas Rottekade 44, 2661 JN BERGSCHENHOEK Deelreactienummer: 11D1 De inspreker pleit ervoor de vaarweg niet bij de A 12 te laten eindigen. Schepen uit Rotterdam hoeven dan niet terug te varen en de overlast van een regelmatig opengaande Irenebrug voor het verkeer over de Molenlaan kan worden verminderd.	De waterwegbeheerder het Hoogheemraadschap van Schieland heeft aangegeven geen wensen voor het vergroten van de doorvaarthoogte te hebben en pleit juist niet voor het verhogen gezien de plannen met de Rotte aan de noordzijde van de A12 (afwatering en natuurontwikkeling). De doorvaartmogelijkheden van de Rotte worden op dit moment bepaald door de hoogte van de spoorbrug en van het kunstwerk van de A12. Ook in het geval dat het A12 kunstwerk zal worden verhoogd, blijft de spoorbrug een belemmerende factor. Uit overleg met Railinfrabeheer blijkt dat voor de spoorwegen er geen aanleiding is nu of de komende 15 jaar ,om de spoorbrug te verhogen.
Afzender: Th. N.J. Jansen Dorpsstraat 132, 2761 AH ZEVENHUIZEN ZH Deelreactienummer: 12D1 De inspreker pleit ervoor de drie naast elkaar gelegen bruggen over de Rotte minstens met een meter te verhogen, zodat in de toekomst de recreatievaart daarvan gebruik kan maken.	De waterwegbeheerder het Hoogheemraadschap van Schieland heeft aangegeven geen wensen voor het vergroten van de doorvaarthoogte te hebben en pleit juist niet voor het verhogen gezien de plannen met de Rotte aan de noordzijde van de A12 (afwatering en natuurontwikkeling). De doorvaartmogelijkheden van de Rotte worden op dit moment bepaald door de hoogte van de spoorbrug en van het kunstwerk van de A12. Ook in het geval dat het A12 kunstwerk zal worden verhoogd, blijft de spoorbrug een belemmerende factor. Uit overleg met Railinfrabeheer blijkt dat voor de spoorwegen er geen aanleiding is nu of de komende 15 jaar ,om de spoorbrug te verhogen.
Afzender: Dhr. A.P. Korf de Gidts Beukenlaan 35 a, 2665 DZ BLEISWYK Deelreactienummer: 13D1 De inspreker pleit ervoor de brug over de Rotte zodanig hoog te maken dat er een fietspad onderdoor gemaakt kan worden. Ook zou op deze plaats een geluidsscherm gemaakt moeten worden. Verder pleit hij ervoor de N 209 over de A 12 en de treinbaan aan te leggen, zodat er geen stoplichten meer nodig zijn.	In de planontwikkeling wordt daarmee rekening gehouden. Er is overleg en integratie van de ontwerpen vindt plaats tussen de Groenservice Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat (op ontwerpniveau) In het ontwerp van de verbreding van de N209 gaat de N209 over zowel het spoor als de A12. De A12 zal op gelijke hoogte met het spoor komen te liggen.
Afzender: J. de Gelder Wilhelminastraat 3, 2751 BL MOERKAPELLE Deelreactienummer: 16D1 De inspreker pleit ervoor dat met de aanstaande revisie van de A 12 alvast rekening wordt gehouden met een verhoging van de brug over de Rotte, zodat de mogelijkheid ontstaat een recreatieve vaarroute te realiseren.	De waterwegbeheerder het Hoogheemraadschap van Schieland heeft aangegeven geen wensen voor het vergroten van de doorvaarthoogte te hebben en pleit juist niet voor het verhogen gezien de plannen met de Rotte aan de noordzijde van de A12 (afwatering en natuurontwikkeling). De doorvaartmogelijkheden van de Rotte worden op dit

te realiseren.	moment bepaald door de hoogte van de spoorbrug en van het kunstwerk van de A12. Ook in het geval dat het A12 kunstwerk zal worden verhoogd, blijft de spoorbrug een belemmerende factor. Uit overleg met Railinfrabeheer blijkt dat voor de spoorwegen er geen aanleiding is nu of de komende 15 jaar ,om de spoorbrug te verhogen.
Afzender: Mw. N.E. v.d. Woerd (Gemeente Bleiswijk) Postbus 1, 2665 ZG BLEISWYK Deelreactienummer: 22D2 De inspreker gaat ervan uit dat rekening gehouden wordt met de aanleg van de fietstunnel langs de Rotte onder de A 12.	In de planontwikkeling wordt daarmee rekening gehouden. Er is overleg en integratie van de ontwerpen vindt plaats tussen de Groenservice Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat (op ontwerpniveau)
Afzender: C.J. Botermans Buizerdstraat 10, 2665 TE BLEISWYK Deelreactienummer: 25D1 De inspreker pleit ervoor de mogelijkheden te onderzoeken om de drie bruggen over de Rotte, namelijk die van de A 12, de spoorlijn en het fietspad daarnaast, met minstens één meter te verhogen. Gekoppeld aan bijvoorbeeld een doorsteek van de Rotte naar de Oude Rijn of de Noord Aa zou dit uitstekende mogelijkheden bieden voor verdere ontwikkeling van de recreatievaart in deze regio.	De waterwegbeheerder het Hoogheemraadschap van Schieland heeft aangegeven geen wensen voor het vergroten van de doorvaarthoogte te hebben en pleit juist niet voor het verhogen gezien de plannen met de Rotte aan de noordzijde van de A12 (afwatering en natuurontwikkeling). De doorvaartmogelijkheden van de Rotte worden op dit moment bepaald door de hoogte van de spoorbrug en van het kunstwerk van de A12. Ook in het geval dat het A12 kunstwerk zal worden verhoogd, blijft de spoorbrug een belemmerende factor. Uit overleg met Railinfrabeheer blijkt dat voor de spoorwegen er geen aanleiding is nu of de komende 15 jaar ,om de spoorbrug te verhogen.