

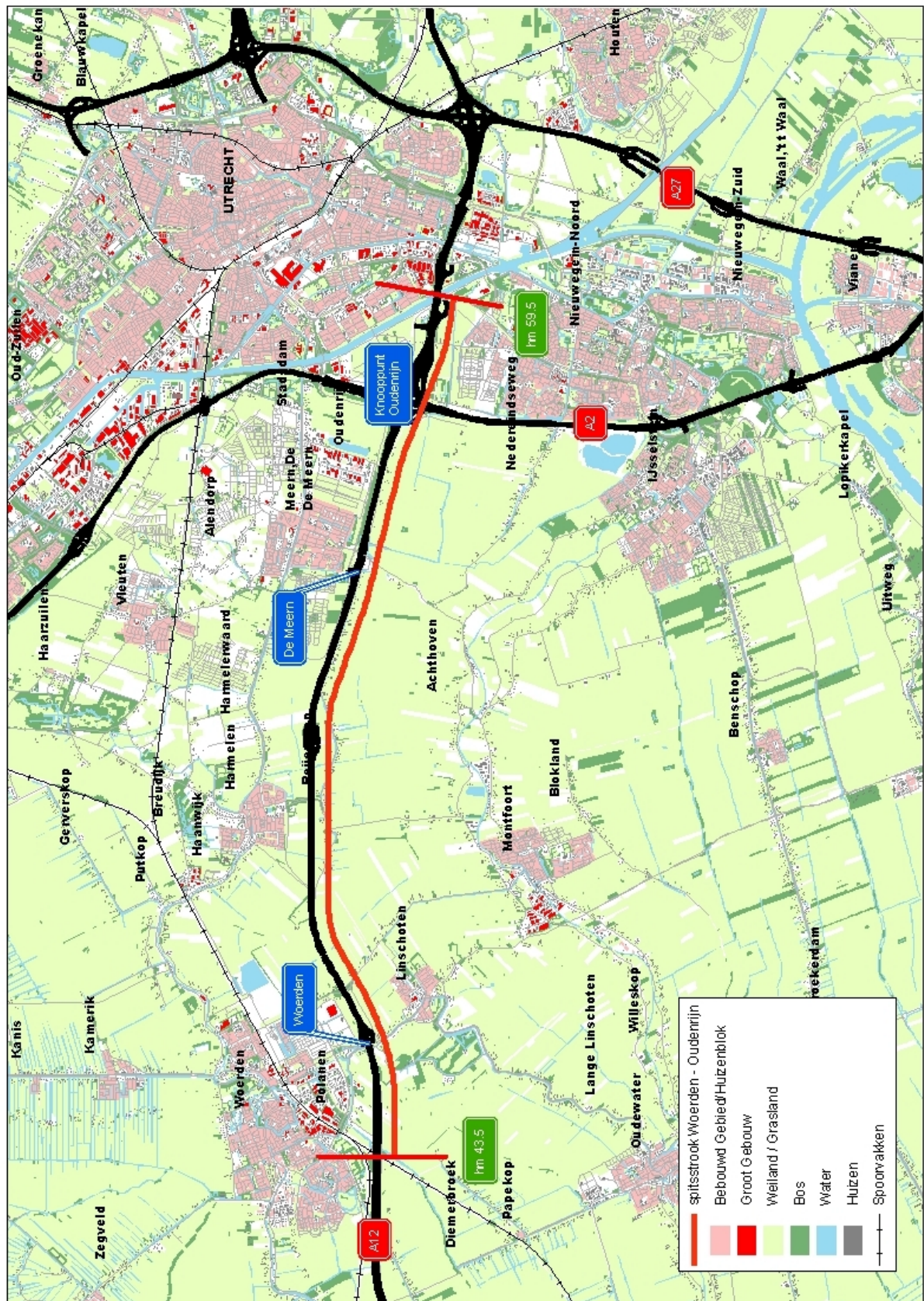
Startnotitie

A12 Woerden - Oudenrijn

11 oktober 2005

Extra rijstrook in oostelijke richting op de
A12 Woerden - Oudenrijn

Figuur A: plangebied A12 Woerden - Oudenrijn



Inhoudsopgave

.....

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding voor de studie	4
1.2	Welke procedure wordt gevolgd?	4
1.3	Wat is een startnotitie?	5
1.4	U kunt reageren	5
1.5	Leeswijzer.....	6
2.	Probleemstelling en doel	7
2.1	Probleemstelling	7
2.2	Doelstelling	7
2.3	Relatie met andere projecten	7
3.	Alternatieven	9
3.1	Randvoorwaarden	9
3.2	Referentiesituatie.....	9
3.3	Voorkeursalternatief	9
3.4	Benuttingsalternatief	10
3.5	Meest Milieuvriendelijke Alternatief.....	10
4.	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	11
4.1	Verkeer	11
4.2	Ruimtelijke ordening.....	13
4.3	Milieu.....	14
5.	Te onderzoeken effecten	19
5.1	Hoe de milieueffecten worden bepaald	19
5.2	Verkeer	20
5.3	Ruimtelijke Ordening.....	20
5.4	Milieu.....	21
5.5	Kosten.....	22
5.6	Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	22
6.	Procedure en planning	25
6.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	25
6.2	Stappen in de procedure.....	25
6.3	De planning.....	28
	Bijlage	29
1.	Afkortingenlijst	29
2.	Woordenlijst.....	30
3.	Literatuurlijst	32
	Colofon	34

1. Inleiding

Op de A12 Woerden – Oudenrijn vormt de doorstroming een probleem. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van de A12 (met 3 rijstroken) onvoldoende is om het verkeersaanbod op de zuidbaan (richting Utrecht) te verwerken. Om dit probleem aan te pakken bestaat het voornemen om de wegcapaciteit tussen aansluiting Woerden en knooppunt Oudenrijn te vergroten.

Bij het voornemen om de capaciteit te vergroten dienen de milieueffecten hiervan te worden onderzocht in een milieueffectrapportage (m.e.r.), waarvan deze startnotitie de eerste fase vormt.

Ook op het aansluitende wegvak Gouda – Woerden vormt de doorstroming van het verkeer een probleem. Vandaar dat voor dit traject eveneens een capaciteitsuitbreiding wordt onderzocht in een aparte procedure. Er is voor gezorgd dat de beide projecten op dezelfde wijze worden bestudeerd.

1.1 Aanleiding voor de studie

De doorstroming van het verkeer op de zuidelijke rijbaan van de A12 op het traject Woerden – Oudenrijn vormt, zowel in de ochtend- als in de avondspits een probleem. Het traject kan het toenemende verkeer steeds minder goed verwerken. Dit probleem is in de afgelopen jaren groter geworden.

Als gevolg van autonome verkeersgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties in Leidsche Rijn en Woerden wordt een verdere toename van het verkeer voorzien in de komende jaren. Het probleem zal hierdoor nijpender worden.

Het gaat om een weggedeelte over een lengte van 16 kilometer, vanaf het punt ten westen van Woerden waar de spoorlijn Gouda – Woerden de A12 kruist tot aan knooppunt Oudenrijn ter hoogte van het punt waar de A2 invoegt op de A12. Vergroting van de capaciteit van het traject zal het probleem sterk verminderen. De vergroting van de wegcapaciteit kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. Daarom zal een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Een eerste stap in deze m.e.r. is het uitbrengen van deze Startnotitie. Een volgende stap is het opstellen van een milieueffectrapport (MER). De uitkomsten van dit MER zullen worden meegenomen in de besluitvorming over de uitbreiding van de wegcapaciteit.

Ook op het aansluitende traject Gouda – Woerden vormt de doorstroming van het verkeer een probleem. Vandaar dat voor dit traject eveneens een capaciteitsuitbreiding wordt onderzocht in een afzonderlijke procedure. Om de eenduidigheid te garanderen zullen de onderzoeken voor de effectenbepaling op elkaar worden afgestemd.

Figuur A in de kافت van deze Startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de capaciteitsverruimende maatregelen op de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Woerden en Oudenrijn wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. Deze startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk

verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen. De Tracéwet is op twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO).

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'Bevoegd Gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Voor een volledige beschrijving van de procedure, zie hoofdstuk 6.

1.3 Wat is een startnotitie?

Een startnotitie is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Het doel van een startnotitie is om de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Daarnaast bakent de startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot geeft de startnotitie aan op welke milieueffecten de alternatieven worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 15 november 2005 tot 13 december 2005.

Gedurende deze periode kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en (milieu)effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Uw inspraakreactie kan leiden tot uitbreiding van de te onderzoeken (milieu)effecten. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 13 december 2005 naar:

Inspreekpunt Verkeer & Waterstaat
Extra capaciteit A12 Woerden - Oudenrijn
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt ook mondeling inspreken. Indien u van deze gelegenheid gebruik wilt maken, moet u dit vóór 29 november 2005 kenbaar maken aan het Inspreekpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070 351 96 00.

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet:

www.inspraakvenw.nl

Als u dat wenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

1.5 Leeswijzer

Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (hoofdstuk 2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (hoofdstuk 3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (hoofdstuk 5).

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling?

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de problemen op de A12 in de huidige situatie. Tevens wordt kort aangegeven welke problemen er zullen spelen in 2020 wanneer maatregelen op het zuidelijk en noordelijk traject achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden.

Welke alternatieven worden onderzocht?

Hoofdstuk 3 gaat in op welke oplossingen wel en niet onderzocht worden.

Wat is de huidige situatie? Wat zijn de ontwikkelingen in de toekomst?

De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de A12 worden weergegeven in hoofdstuk 4. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu (woon-, leef- en natuurlijke omgeving).

Welke effecten worden in kaart gebracht?

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om effecten voor het verkeer, de ruimtelijke ordening, het woon- en leefmilieu en de natuur en het landschap. Hoofdstuk 5 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar? Wat is de planning?

Het project volgt de Tracéwetprocedure. De stappen van deze procedure zijn beschreven in hoofdstuk 6. Een globale planning met mijlpalen is ook in dit hoofdstuk opgenomen.

Wat betekent...?

Getracht is de tekst van deze Startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

2. Probleemstelling en doel

Het probleem dat met de aanleg van de extra rijstrook wordt aangepakt is de filevorming tijdens de spits op de zuidelijke rijbaan van het wegvak van de A12 bij het knooppunt Woerden tot Oudenrijn. Het doel van de maatregel is om op korte termijn ervoor te zorgen dat daar – in de ochtend- en avondspits – het verkeer beter doorstroomt.

2.1 Probleemstelling

De A12 tussen Woerden en Utrecht is met ca. 160.000 motorvoertuigen per etmaal in 2004 één van de drukste wegen van Nederland. De verkeersintensiteit is hier in de afgelopen 10 jaar met ongeveer 30% toegenomen. Naast de autonome groei (de algemene groei van de mobiliteit in Nederland) is de groei te verklaren door de snelle ruimtelijke ontwikkelingen, vooral in de VINEX-locatie Leidsche Rijn.

Op de zuidelijke rijbaan van het traject Woerden – Oudenrijn treedt vooral tijdens de spitsuren filevorming en vertraging op door een te grote hoeveelheid verkeer. De komende jaren zal, als er niets gebeurt, de fileproblematiek op de A12 verergeren.

Met extra capaciteit tussen Woerden en Oudenrijn zullen de doorstromingsproblemen op dit traject sterk afnemen.

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is de doorstroming tussen Woerden en knooppunt Oudenrijn te verbeteren. De maatregelen worden getoetst aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit in 2010.

2.3 Relatie met andere projecten

De projecten die een belangrijke relatie hebben met het project extra capaciteit op de A12 Woerden - Oudenrijn zijn hieronder weergegeven.

- Realisatie aansluiting Woerden-oost op de A12
- Aanpassing aansluiting Woerden / Linschoten
- Reconstructie en uitbreiding A2 Holendrecht – Oudenrijn
- Reconstructie en uitbreiding A2 Oudenrijn - Deil
- Uitbreiding van de wegcapaciteit A12 Gouda – Woerden
- Uitbreiding regionale wegennet tussen Woerden en De Meern
- Grootschalige woningbouw en ontwikkeling van bedrijventerreinen in Woerden en Leidsche Rijn

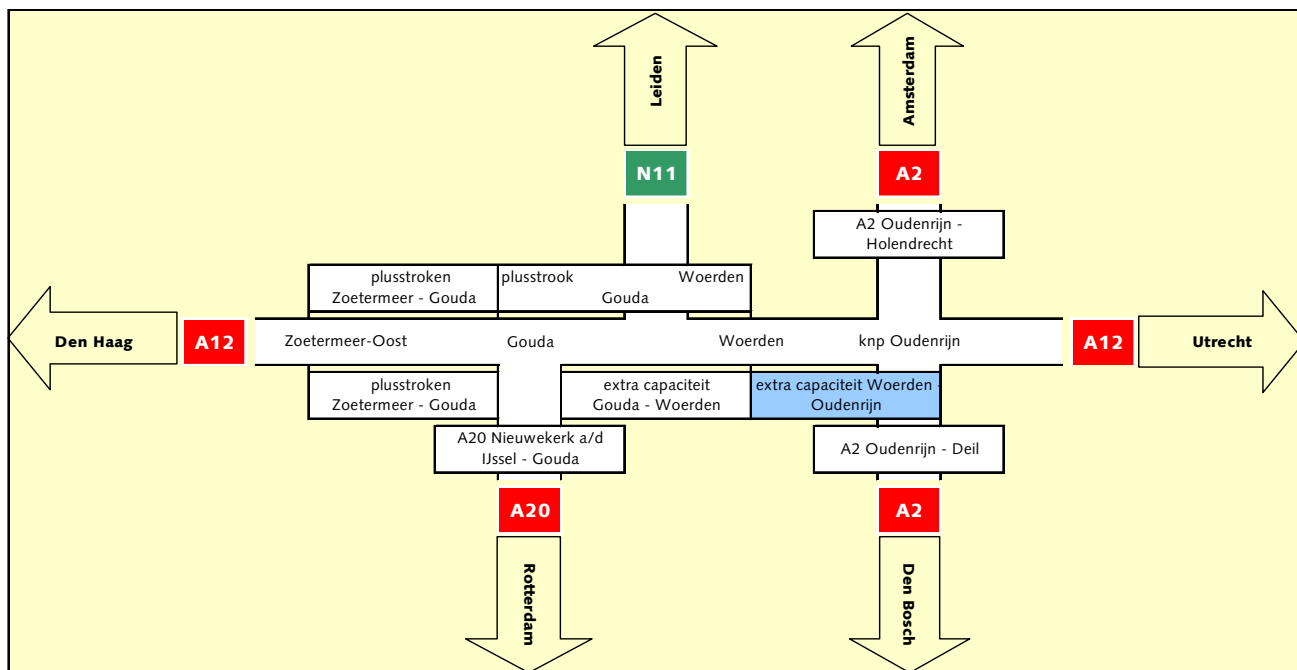
Vóór 2010 zal de nieuwe aansluiting Woerden-oost op de A12 worden opengesteld. Deze aansluiting wordt gecombineerd met de bestaande verzorgingsplaatsen Bijleveld en Helleliet.

De aanpassing van de aansluiting Woerden / Linschoten heeft tot gevolg dat verkeer vanuit Woerden makkelijker kan invoegen op de A12 en er minder snel een terugslag plaatsvindt van verkeer dat opgesteld staat bij de afrit.

Voor zowel de A2 als de A12 staan ingrijpende reconstructies op stapel. De werkzaamheden op het traject Holendrecht - Deil (A2) en de activiteiten op het traject Gouda - Woerden (A12) zijn van invloed op de verkeersafwikkeling van het traject A12 Woerden – Oudenrijn. De uitbreiding van het regionale wegennet leidt naar verwachting tot minder lokaal verkeer op de A12.

Figuur 1
Relatie met andere projecten

Figuur B in de kft van deze Startnotitie geeft een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen.



3. Alternatieven

Het voorkeursalternatief is het vergroten van de capaciteit door middel van een extra rijstrook op het wegvak A12 Woerden - Oudenrijn. Daarnaast wordt een plusstrook als benuttingsalternatief onderzocht. Om de effecten van die oplossingen te meten worden deze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (referentiesituatie). Daarnaast wordt het meest milieuvriendelijk alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure worden ze preciezer uitgewerkt.

Er zijn vier *randvoorwaarden* waaraan de oplossingen moeten voldoen. Ze moeten:

- de doorstroming op de zuidelijke rijbaan van de A12 knooppunt Gouwe – Woerden verbeteren;
- passen binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid;
- binnen redelijke financiële grenzen haalbaar zijn;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn.

3.2 Referentiesituatie

In een trajectnota/MER wordt het zogenoemde referentiealternatief beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het referentiealternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het referentiealternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

3.3 Voorkeursalternatief

In oktober/november 2003 is groot onderhoud gepleegd aan de A12 tussen Woerden en De Meern (op de zuidbaan richting Utrecht). De rijbaan is van een nieuwe asfaltlaag (ZOAB) voorzien en verbreed aan de zijde van de middenberm. Deze verbreding met een onderhoudsstrook maakte het mogelijk om gedurende de gehele periode van de werkzaamheden te kunnen beschikken over 3 (versmalde) rijstroken. Daarmee heeft het verkeer zo weinig mogelijk hinder van de werkzaamheden ondervonden. De onderhoudsstrook is nu gesloten voor het verkeer.

In het voorkeursalternatief wordt deze onderhoudsstrook permanent voor verkeer opengesteld als reguliere rijstrook.

3.4 Benuttingsalternatief

Het benuttingsalternatief voor dit traject bestaat uit een plusstrook, een spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan gesitueerd op de onderhoudstrook. Deze rijstrook zal gedurende drukke periodes, meestal in een spitsperiode worden opengesteld. Vanwege de aanwezige ruimte in het dwarsprofiel van de weg kan voor de breedte zoveel mogelijk aangesloten worden op een normale rijstrookbreedte. De vluchtstrook blijft behouden.

3.5 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

In een Trajectnota/MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Als basis voor het MMA wordt uitgegaan van het voorkeursalternatief. Hieraan worden nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd.

4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Hoofdstuk 4 beschrijft aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. Aan de orde komen het relevante beleid, wet- en regelgeving, de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

4.1 Verkeer

Nationaal beleid

De Nota Mobiliteit is gepubliceerd, maar moet nog door het parlement behandeld worden. Net als in haar voorganger (het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2) wordt in deze nota het hoofdwegennet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk zorg heeft. Dit hoofdwegennet verbindt de mainports (haven Rotterdam, Schiphol) met de andere economische centra en met het buitenland. Het verbeteren van de doorstroming door een betere benutting van bestaande wegen past in deze filosofie.

De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld om een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk voert de regie, maar de uitwerking vindt grotendeels regionaal en gebiedsgericht plaats.

In de studie wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van en uitgangspunten in de Nota Mobiliteit. Zo wordt het streven naar acceptabele en betrouwbare reistijden op de A12 getoetst aan criteria uit de Nota Mobiliteit voor het jaar 2020. Deel 3 van de Nota Mobiliteit, het kabinetsstandpunt, is in september 2005 verschenen.

Beschrijving van de A12

De A12 vormt een belangrijke oost-westverbinding. De weg verbindt het zuidwestelijk deel van de Randstad (Den Haag, Rotterdam) met Duitsland. De A12 vormt daarnaast een schakel tussen een aantal belangrijke noord-zuidverbindingen zoals de A4, A2, A27 en A50. Bij knooppunt Gouwe sluit de A20 aan op de A12.

Deze studie richt zich op het gedeelte tussen de aansluiting Woerden en het knooppunt Oudenrijn. Tussen aansluiting Woerden en de aansluiting De Meern bestaat de A12 uit 3 rijstroken met een vluchtstrook. Vanaf de aansluiting De Meern tot aan het knooppunt Oudenrijn zijn 5 rijstroken en een vluchtstrook aanwezig.

Verkeerskundige analyse op de A12

I/C-verhouding

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit - capaciteitsverhouding genoemd, afgekort tot I/C-verhouding. Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,7 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling en treedt er geen congestie op. Tussen de 0,7 en de 0,85 is de verkeersafwikkeling matig en is er kans op

congestie. Bij een I/C-verhouding tussen de 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en treedt er congestie op. Bij de I/C-verhouding boven de 1,0 is er sprake van een overbelasting van de weg en staat het verkeer vast.

Tabel 1
I/C verhouding op het traject
Nieuwerbrug - Oudenrijn

A12	Nieuwerbrug – Woerden	Woerden – De Meern	De Meern – Knooppunt Oudenrijn
I/C	0,86 Slechte afwikkeling	0,95 Slechte afwikkeling	0,76 Matige afwikkeling

Op de wegvakken Nieuwerbrug – Woerden en Woerden - De Meern zijn 3 rijstroken beschikbaar. In de huidige situatie (2003) is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van het wegvak Nieuwerbrug – Woerden 0,86 en die van het wegvak Woerden – De Meern 0,95. Er treedt regelmatig filevorming en vertraging op.

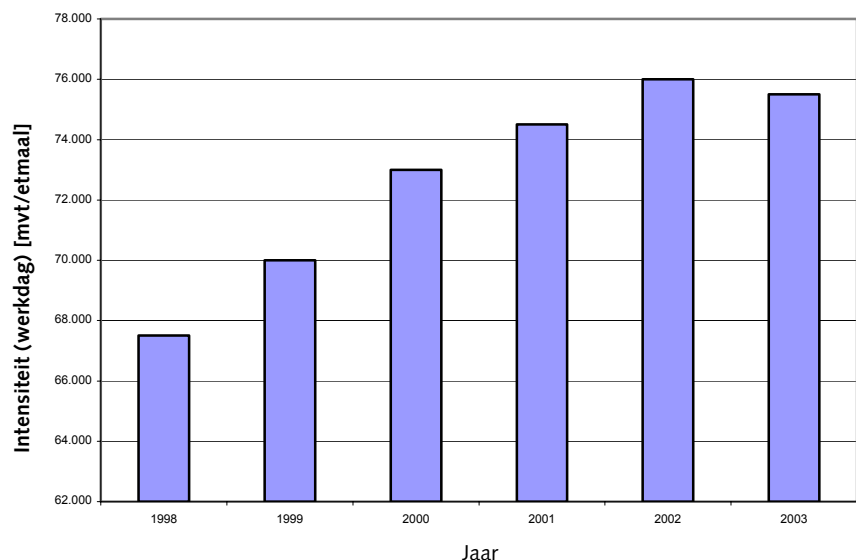
Op het wegvak De Meern – knooppunt Oudenrijn is de intensiteit (2003) hoger dan tussen Woerden en De Meern, maar de capaciteit is met 5 rijstroken ook hoger (I/C = ca. 0,76). Bij een dergelijke maat is er sprake van een matige verkeersafwikkeling.

De hoeveelheid verkeer op de A12 is de laatste jaren gestaag toegenomen. Deze verkeersintensiteit, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal dat gebruik maakt van de weg, is in onderstaande tabel en figuur weergegeven.

Tabel 2
Werkdaggemiddelde aantal
motorvoertuigen (mvt) per etmaal (etm)
en % groei op de A12 voor het traject
Woerden – Oudenrijn. Gegevens
betreffen alleen de zuidbaan.

Wegvak	1998 (mvt/etm)	2003 (mvt/etm)	Groei 1998-2003
A12 Nieuwerbrug – Woerden	67.000	75.000	11,9%
A12 Woerden – De Meern	67.500	75.500	11,9%
A12 De Meern – Knooppunt Oudenrijn	75.000	84.500	12,6%

Figuur 2
Ontwikkeling van het aantal
motorvoertuigen dat op een
gemiddelde werkdag het wegvak
Woerden – De Meern passeert. De
gegevens zijn voor de periode 1998 –
2003 en betreffen alleen de zuidbaan.



Bij een toegenomen verkeersaanbod is de beschikbare wegcapaciteit in deze periode gelijk gebleven. Dit heeft een verdere toename van de congestie tot gevolg.

Verkeersveiligheid

Voor het aspect verkeersveiligheid zal voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik worden gemaakt van risicocijfers per wegvak op basis van 3 jaar voortschrijdende gemiddelden. Deze risicocijfers zijn gebaseerd op de ongevalsregistratie van bijvoorbeeld hulpverlenende diensten als politie, ziekenhuizen en brandweer en worden opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

De ongevallen op de wegvakken worden met name door filevorming veroorzaakt; er gebeuren overwegend kop/staart ongevallen als gevolg van onvoldoende afstand houden en/of onvoldoende zicht op stilstaande of langzaam rijdende voertuigen.

Regionale wegennet

Het regionale wegennet met een meer dan plaatselijk belang is sterk in ontwikkeling. Dit hangt samen met de ontwikkeling van grootschalige nieuwbouwlocaties in Woerden en in Leidsche Rijn. De plannen zijn door gemeente, provincie en rijk gezamenlijk ontwikkeld en op elkaar afgestemd.¹ De aanpassingen bestaan uit de aanleg van:

- een westelijke randweg Woerden,
- een weg van de aansluiting Nieuwerbrug naar Woerden-Middelland,
- een oostelijke randweg Woerden,
- een westelijke randweg Harmelen,
- een nieuwe aansluiting Woerden-oost aan de A12,
- een provinciale weg van de aansluiting Woerden-oost naar het westen,
- een weg van de aansluiting Woerden-oost naar de N198,
- aanpassing van de aansluiting Woerden / Linschoten,
- een weg van de aansluiting Woerden-oost naar de Veldhuizerweg.

Deze plannen worden als autonome ontwikkelingen in de verschillende varianten meegenomen. De genoemde regionale wegen staan afgebeeld in figuur C in de kافت.

4.2 Ruimtelijke ordening

Nationaal beleid

In de Nota Ruimte (kabinetstandpunt april 2004) richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeers- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit geeft het Rijk duidelijk aan prioriteit te geven aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen, waaronder de A12, worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit.

Woningbouw

In de regio Utrecht vindt al jarenlang een enorme bouwinspanning plaats. Naar aanleiding van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1992) zijn zogenaamde VINEX locaties benoemd. Dit zijn uitbreidingsgebieden voor grootschalige verstedelijking. In de provincie Utrecht zijn dit Woerden Snel en

¹ Dit gebeurt in het A12 BRAVO overleg. BRAVO staat voor Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud.

Polanen (3.300 woningen), Utrecht Leidsche Rijn (30.000 woningen), Houten-zuid (7.000 woningen), IJsselstein Zenderpark (4.000 woningen) en Nieuwegein Galecop (3.600 woningen). In de nabijheid van het traject ligt de polder Rijnenburg die in het Streekplan van de provincie Utrecht alsmede in het kabinetsstandpunt over de Nota Ruimte is aangewezen als woningbouwlocatie voor de periode na 2010. De locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2010 (zie figuur B in de kافت).

Bedrijventerreinen

De centrale ligging van Utrecht is een belangrijk argument voor bedrijven om zich hier te vestigen. Dit heeft er toe geleid dat in de afgelopen jaren in een aantal gemeentes grootschalige bedrijventerreinen zijn ontwikkeld.

Voor het verkeersaanbod is het belangrijk om te weten waar op afzienbare termijn rond de A12 op het traject Woerden - Oudenrijn uitbreidingen plaats vinden. In Utrecht worden in de omgeving van Leidsche Rijn de nieuwe bedrijventerreinen Papendorp, Haarrijn, Wetering-noord, Wetering-zuid en Strijkviertel ontwikkeld. Ook deze locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2010 (zie figuur B in de kافت).

4.3 Milieu

Woon- en leefomgeving

Het onderwerp 'woon- en leefomgeving' omvat zaken die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. En dan vooral voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat om zaken als luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Door de verwachte toename van het verkeer zullen met name geluidshinder en luchtvervuiling aandachtspunten zijn.

Wetgeving en beleid

Het milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het reduceren van geluidshinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 5 augustus 2005 van kracht is geworden.

In de Wet geluidshinder zijn gedetailleerde eisen gesteld aan de maximale geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Wat geluidsgevoelige bestemmingen zijn is ook vastgelegd in de Wet geluidshinder, voorbeelden zijn woningen, scholen en ziekenhuizen.

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de 'Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' overgenomen worden. Dit beleid is in de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' verder uitgewerkt en verduidelijkt. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de 'provinciale milieubeleidsplannen'.

Geluid

Het wegverkeer veroorzaakt geluid in de aangrenzende gebieden. In de huidige situatie wordt op enkele plaatsen de grenswaarde voor geluidbelasting uit de Wet geluidshinder overschreden. Zonder maatregelen verbetert de geluidhindersituatie niet. Het wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen. Daar staat tegenover dat, met name door de groei van het (zware) vrachtverkeer de situatie weer verslechtert.

Voor de nieuwe aansluiting Woerden-oost wordt een geluidsprocedure doorlopen. De bij deze procedure vastgestelde waarden zullen in acht worden

genomen bij de procedure voor de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de weg.

Lucht

Volgens het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt aan de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) in 2010 en van fijn stof (PM₁₀) in 2005 voldaan als de plandremmel in de voorgaande jaren niet wordt overschreden. In de Rapportage 'Besluit luchtkwaliteit 2003' van de provincie Utrecht (september 2004) worden alleen overschrijdingen van de jaargemiddelde plandremmel (concentraties > 40 µg/m³) voor stikstofdioxide (NO₂) geconstateerd bij De Meern. Voor de overige stoffen: benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(a)pyreen zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde geconstateerd.

Voor zwevende deeltjes (PM₁₀) wordt de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof vanwege de hoge achtergrondconcentratie in een groot deel van Nederland, waaronder Utrecht, overschreden. Aan de bestrijding van deze problemen wordt hoge prioriteit gegeven door het kabinet.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van de weg door calamiteiten van transporten van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgedrukt met twee begrippen, plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Op basis van de door onderzoeksbureau AVIV uitgevoerde risico-inventarisatie 'Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Utrecht peiljaar 2001' kan worden vastgesteld dat in de huidige situatie voldaan wordt aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico. Ook aan de oriënterende waarde zoals die geldt voor het groepsrisico wordt ruimschoots voldaan.

Recreatie

In de directe omgeving van het beschouwde deel van de A12 liggen geen gebieden met een recreatieve functie.

Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat hierbij om natuur, landschap, cultuurhistorie waaronder archeologie, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Wetgeving en beleid

Het nationale beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Voorbeelden daarvan zijn de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EG-richtlijnen zijn/worden in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw (NBL21) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt van het beleid is onder meer dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. Aantasting van de EHS moet door het nemen van mitigerende maatregelen zo veel mogelijk worden voorkomen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel). Voor rijksinfrastructuur is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van belang. Hierin staat

aangegeven hoe Verkeer en Waterstaat de komende jaren gaat inzetten op ontsnippering langs de rijksinfrastructuur.

De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Utrecht nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in Natuurgebiedsplannen en het programma Ecologische Verbindingszones. Voor archeologie is het verdrag van Malta richtinggevend.

De Boswet beoogt het Nederlandse bosareaal en houtopstanden in stand te houden. In het kader van de Boswet is daarom met name het herplanten van bomen en struiken van belang. Door herbeplanting blijft het bosareaal in stand.

De Monumentenwet dient ter bescherming van allerlei zaken of terreinen die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde zoals oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten. Het Verdrag van Malta schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meegewogen moet worden, terwijl de Nota Belvédère ervoor pleit dat cultuurhistorie een vast onderdeel wordt van de planvorming en -uitvoering.

Voor bodem en grondwater is het nationale beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw, en zal worden verankerd in de Planologische Kernbeslissing van de Nota Ruimte. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

De Provinciale Milieuverordening (PMV) vloeit voort uit de Wet milieubeheer. In de PMV zijn milieubeschermingsgebieden voor stilte en grondwater aangewezen. In het 'Streekplan Utrecht (2005-2015)' zijn bodembeschermingsgebieden aangewezen.

Natuur

In de direct omgeving van de A12 zijn geen beschermde gebieden aangewezen volgens de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet. Wel kruist het tracé enkele ecologische verbindingszones en grenst het tracé aan het weidevogelgebied van Polder Rapijnen.

Het veenweidegebied waardoor het tracé loopt is daarnaast van belang voor soorten die voorkomen in en rondom de watergangen zoals: vissen, amfibieën en water- en oeverplanten.

Cultuurhistorie en archeologie

In de omgeving van het tracé zijn verschillende cultuurhistorische elementen aanwezig. Het gaat hierbij met name om ontginningsbasissen van waaruit het veengebied is ontgonnen (Haardijk, Cattenbroekerdijk en Reijercopse Wetering). Meestal zijn deze ontginningsbasissen voorzien van transparante boerderijlinten. Daarnaast komen ten oosten van Harmelen stroomruggen voor waarop de Romeinse Limes is gelegen.

Archeologische waarden zijn in de wegberm niet te verwachten, omdat deze reeds verstoord is.

Landschap

De directe omgeving van het tracé van de A12 betreft een open veenweidegebied, bestaande uit verschillende polders met een karakteristieke verkaveling. Op enkele plekken op de oude stroomruggen is het landschap kleinschaliger. Daarnaast zijn de nodige verstedelijkte gebieden aanwezig (Woerden, Linschoten, Harmelen en De Meern).

In de polder vindt met name veehouderij plaats.

Op basis van de Architectuurnota is een visie opgesteld die uitspraken doet over de gewenste afstemming van de vormgeving viaducten en geluidsschermen op de A12. Conform deze vormgeving wordt het viaduct in de nieuwe aansluiting Woerden-oost gerealiseerd.

Bodem en water

Het regenwater dat op de weg valt wordt in de huidige situatie gedeeltelijk afgevoerd naar de wegberm waar het infiltreert in de berm of in een grindkoffer. Enkele delen van het wegtracé zijn gerioleerd zodat het afstromend wegwater wordt geloosd op het oppervlaktewater.

Doordat het wegvak is voorzien van zeer open asfaltbeton (ZOAB) wordt het afstromend wegwater gefilterd en is de verwaaing van spatwater gering.

Het wegvak van de A12 doorsnijdt slechts de boringsvrije zone van grondwaterbeschermingsgebied Linschoten. Het grondwaterbeschermingsgebied zelf wordt niet doorsneden.

Voor zover bekend bevinden zich in de directe omgeving van het tracé (zuidzijde) de volgende saneringslocaties:²

- UT063200138: Voormalig. tankstation Linschoten (km. 47.4). Status: nader onderzoek.
- UT031800016: Tankstation Bijleveld (km 51.1). Status: voldoende gesaneerd, geen vervolg.

² Bron: Provincie Utrecht

5. Te onderzoeken effecten

In de trajectnota/MER worden de (milieu)effecten van de alternatieven beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

Voor een kort overzicht van te onderzoeken aspecten wordt verwezen naar de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.

5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De (milieu)effecten van ingrepen op de A12 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving, aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de lokale luchtkwaliteit. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in de hele regio of zelfs het hele land. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk aspect apart bekeken in welk gebied de effecten van ingrepen op de A12 merkbaar zijn.

Tijdshorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het zichtjaar 2020. Dit is dertien jaar na realisatie van de extra capaciteit. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010.

Werkwijze

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die zal worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen zal steeds worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder

dat er exacte cijfers gebruikt worden. In de trajectnota/MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in “cijfers” worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten “kwalitatief” bepaald.

5.2 Verkeer

Bereikbaarheid

Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens wordt daarbij getoetst aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor 2020.

Daarnaast wordt de invloed op aansluitende delen van snelwegen in beeld gebracht.

Ook is er aandacht voor de overige wegen nabij de snelweg (het regionale wegennet) met name bij de aansluitingen. Daarbij wordt onder andere bekeken of de wegen onderaan de afrit of verderop het extra verkeer als gevolg van de extra rijstrook wel goed kunnen verwerken. Ook wordt bekeken of er effecten optreden op het regionale wegennet wanneer er meer capaciteit beschikbaar komt bij de A12, zoals een verschuiving van het verkeer van de andere wegen naar de autosnelweg.

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het regionale wegennet. Over het algemeen is het regionale wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

5.3 Ruimtelijke Ordening

Wonen en werken

De voorgenomen realisatie van de extra capaciteit zal geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Vandaar dat het aspect wonen en werken in de milieueffectrapportage niet apart zal worden onderzocht.

Economie

In het milieueffectrapport zal het aspect economie ingevuld worden door een kosten/batenanalyse per alternatief op te stellen. Bij de baten moet hierbij gedacht worden aan de behaalde reistijdwinst ten opzichte van het nulalternatief en bij de kosten de feitelijke realiseringskosten van de voorgenomen maatregel.

Recreatie

Mogelijke effecten van de voorgenomen maatregel op de recreatie zouden kunnen zijn:

- aantasting van recreatieve functies (b.v. fietspaden of recreatieve gebieden)
- betere bereikbaarheid van recreatieve functies.

Gegeven de aard van de ingreep in relatie tot zijn omgeving is er geen sprake van aantasting van recreatieve functies. De bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen wordt ook niet nadelig beïnvloedt, maar verbetert zelfs doordat

de congestie afneemt. In het milieueffectrapport zal het aspect recreatie dan ook niet nader worden onderzocht.

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen per geluidsklasse van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald of geluidsmaatregelen nodig zijn bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2006 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak.

Ten behoeve van het OTB zal een meer gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de te verwachten concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De concentraties worden getoetst aan de wettelijke normen. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A12, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie 10 jaar na openstelling. Hierbij worden 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. Omdat in de huidige situatie ruim wordt voldaan aan de normstelling zal volstaan worden met een kwalitatief onderzoek.

Tevens zal gekeken worden naar de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen 10 jaar na openstelling.

Natuurlijke omgeving

Landschap

Bepaald wordt of de ingreep leidt tot aantasting van belangrijke landschappelijke elementen. Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw 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 Routeontwerp A12 in het kader van de Architectuurnota. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Natuur

De effecten van de ingreep worden beschreven aan de hand van vernietiging door toenemend ruimtegebruik en verstoring door geluid en wegverlichting. De studie inventariseert of in het gebied beschermde soorten en gebieden vernietigd of verstoord worden. Indien relevant wordt ook de versnippering beschreven.

De mogelijkheden om nadelige 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. Voor gebieden en soorten die beschermd worden door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn geldt dat compensatie voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moet zijn.

Cultuurhistorie en archeologie

Binnen de zone van het ruimtebeslag is geen sprake van terreinen of gebouwen die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. De werkzaamheden zullen grotendeels in de bestaande wegberm plaatsvinden waar cultuurhistorische en archeologische effecten nauwelijks aan de orde zijn.

Bodem en water

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat draagt er zorg voor dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

In het MER wordt ingegaan op de verwachte effecten op de kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off). Het studiegebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Beoordeeld wordt of er maatregelen voor de run-off moeten worden getroffen bij de verschillende alternatieven.

5.5 Kosten

Ten behoeve van het project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan ook uit de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoudskosten voor zover deze onderscheidend zijn.

5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Onderstaande tabel biedt een overzicht met aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld. Ook is aangegeven op welke manier dit zal gebeuren (beoordeling), of dit kwantitatief (cijfermatig) of kwalitatief (beschrijvend) zal gebeuren en welk criterium gehanteerd zal worden.

Tabel 3

Overzicht te onderzoeken aspecten in de MER

Onderwerp	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	- Intensiteit en capaciteit - Reistijden	Kwantitatief Kwantitatief	- I/C-verhouding - Reistijdwinst, reistijdfactor conform Nota Mobiliteit 2020
Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers (doden en gewonden)	Kwalitatief	- Verhouding voertuig km op autosnelweg/regionale wegennet. - Hoeveelheid files maximumsnelheid in verhouding tot inrichting van de weg.
Geluid	- Gevelbelasting per woning in 1986, het jaar van openstelling en 10 jaar na openstelling - oppervlak geluidbelast stiltegebied - aantallen geluidsgevoelige objecten en geluidsbelaste woningen per contour	Kwantitatief Kwantitatief Kwantitatief	- grenswaarden (Wet geluidhinder en eventuele Besluiten) - aantal hectare > 40 dB(A) - aantallen objecten en woningen per geluidbelastingsklasse; >70, 66-70, 61-65, 56-60, 51-55 dB(A)
Lucht	- Stikstofdioxide (NO₂) - Fijn stof (PM₁₀)	Kwantitatief Kwantitatief	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ NO₂ - Uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m³ NO₂ die maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden - Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ fijn stof 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg/m³ fijn stof die maximaal 35 maal per jaar overschreden mag worden
Externe veiligheid	- Overige stoffen - Plaats gebonden risico (PR) - Groepsrisico (GR)	Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief	- Normen - Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10⁻⁶ per jaar 10⁻⁴ contour voor 10 slachtoffers per jaar. 10⁻⁶ contour voor 100 slachtoffers per jaar, enz. - Deskundigenoordeel
Natuur	- Vernietiging als gevolg van ruimtebeslag - Verstoring door wegverlichting en geluid	Kwalitatief Kwalitatief	Deskundigenoordeel
Landschap	- Versnippering - Aantasting van belangrijke landschapselementen	Kwalitatief Kwalitatief	- Deskundigenoordeel - Deskundigen oordeel
Cultuurhistorieen archeologie	Aantasting van belangrijke cultuurhistorische en archeologische waarden	Kwalitatief	Deskundigen oordeel
Bodem en water	Effecten op waterhuishouding	Watertoets	Waterkwantiteit en -kwaliteit / advies waterbeheerder

6. Procedure en planning

De procedure op basis van de Tracéwet bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Utrecht wil onderzoeken in de studie naar de A12 tussen Woerden en Oudenrijn.

6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwet-procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

De Tracéwet is op twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'Bevoegd Gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema met een overzicht van de Tracéwetprocedure vindt u achterin de Startnotitie.

Stap 1: Publicatie Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Utrecht. De Startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak en advies Startnotitie

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan een ieder mondeling en/of schriftelijk reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de

inhoud van de Milieueffectrapportage(MER)'. Dit advies vindt plaats 9 weken na de publicatie van de Startnotitie.

Het Bevoegd Gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Deze vaststelling geschiedt uiterlijk 13 weken na de publicatie van de Startnotitie. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

Stap 3: Trajectnota/MER

Rijkswaterstaat Utrecht is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota/MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota/MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het Bevoegd Gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Publicatie, inspraak en advies Trajectnota/MER

De Trajectnota/MER ligt zes weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de trajectnota/MER wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie m.e.r. ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: Standpunt

De minister van V&W neemt, mede op basis van de Trajectnota/MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak - en in overeenstemming met de minister van VROM – een Standpunt in over de A12. Indien besloten wordt de Tracéwetprocedure voort te zetten dan wordt tevens bepaald welk alternatief zal worden uitgewerkt in een Ontwerptracébesluit (OTB).

Stap 6: Vaststelling, inspraak en advies Ontwerp tracébesluit

De minister van V&W stelt, in overeenstemming met de minister van VROM, het OTB vast. Het OTB ligt zes weken voor een ieder ter visie. Tijdens de tervisielegging kunnen inspraakreacties worden ingediend. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen).

Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen.

Stap 7: Vaststelling Tracébesluit

Binnen 5 maanden na de terinzagelegging van het OTB stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het Tracébesluit vast. Wanneer er nog geen overeenstemming is bereikt met de andere betrokken bestuursorganen geeft de minister van VROM tegelijkertijd een 'aanwijzing' tot planologische medewerking aan inpassing van het tracé.

Stap 8: Beroep en uitspraak ABRvS

Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is gedurende 6 weken beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Binnen 12 maanden na ontvangst van verweerschrift doet de ABRvS uitspraak.

Stap 9: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot aanpassing van de A12, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden.

Stap 10: Uitvoering en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

6.3 De planning

In het volgende schema wordt de globale planning weergegeven. Aan de planning kunnen geen rechten worden ontleend.

Tabel 4
Planning

Fase	Activiteiten	Planning ¹⁾
Fase 1	BG maakt de Startnotitie openbaar	15 nov 2005
Startnotitie	INSPRAAK over de te onderzoeken effecten	nov - dec 2005
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	jan - feb 2006
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	feb 2006
Fase 2	IN stelt trajectnota/MER op	mei 2005 - apr 2006 ²⁾
Trajectnota/MER	BG stelt de trajectnota/MER vast en legt deze ter inzage	jul 2006
	INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over de inhoud van de trajectnota/MER, mogelijkheid om voorkeur aan te geven	jul - aug 2006
	Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	okt 2006
	Besturen adviseren over MER	nov 2006
Fase 3	BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt het ter inzage	mrt 2007
Ontwerp-tracébesluit	INSPRAAK over de keuze en invulling van het OTB	mrt - mei 2007
	Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit	mrt - mei 2007
Fase 4	BG neemt tracébesluit	aug 2007
Tracébesluit	BEROEPSPROCEDURE	okt 2007 - mrt 2008
Fase 5	Project wordt uitgevoerd	mrt - aug 2008
Uitvoering en evaluatie	Milieugevolgen worden geëvalueerd	2009

Verklaring van de afkortingen:

- BG = bevoegd gezag, in dit geval de ministers van V&W en VROM;
- IN = initiatiefnemer Rijkswaterstaat;
- MER = Milieueffectrapport;
- OTB = Ontwerp Tracé Besluit.

De volgende opmerkingen gelden bij de planning:

- 1) uitgangspunt is de nieuwe Tracéwet die per 1 november 2005 van kracht is geworden;
- 2) opstellen concept OTB/MER gebeurt in 12 maanden, vooruitlopend op de vastgestelde MER-richtlijnen.

1. Afkortingenlijst

EHS	Ecologische hoofdstructuur Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.
GR	Groepsgebonden risico Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
I/C	Intensiteit – capaciteit verhouding Een verkeerskundige maat die de mate van doorstroming van het verkeer aangeeft.
m.e.r.	Milieueffectrapportage De procedure en het proces.
MER	Milieueffectrapport Het rapport.
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering. Hierin staat aangegeven hoe Verkeer en Waterstaat de komende jaren gaat inzetten op ontsnippering langs de rijksinfrastructuur.
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief Een van de te onderzoeken varianten in de milieueffectrapportage.
NBL21	Nota Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw In deze nota wordt aangegeven hoe het bos beheerd moet worden. Wordt opgesteld door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan In dit beleidsplan ligt het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Wordt opgesteld door het ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke ordening en Milieu.
PEHS	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.
PMV	Provinciale Milieuverordening Hierin worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen.
PR	Plaatsgebonden risico Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

-
- SGR Structuurschema Groene Ruimte**
In deze nota worden de hoofdlijnen beschreven van het ruimtelijk beleid van het kabinet voor het landelijk gebied, en de samenhang met het water en milieubeleid. Wordt opgesteld door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- VINEX Vierde Nota Extra**
Beleidsnota met betrekking tot de ruimtelijke ordening van Nederland, waarin onder andere de door de overheid aangewezen locaties voor grootschalige woningbouw (ook wel VINEX-locaties genoemd) zijn opgenomen.
Deze nota wordt opgevolgd door de Nota Ruimte, die in april 2004 als Kabinetsstandpunt is gepubliceerd.
- ZOAB Zeer Open Asfalt Beton**
Asfalt met een zeer goede waterafvoer en geluidseigenschappen.

2. Woordenlijst

Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast.

Boringsvrije zone

Drinkwater wordt gewonnen door een put te slaan naar een diepliggende zandlaag. Op deze zandlagen liggen klei en veenlagen die water en verontreiniging slecht doorlaten en daarmee een isolerende werking hebben. Rond de put ligt een boringsvrije zone waar deze isolerende laag slechts onder strikte voorwaarden doorboord mag worden.

Congestie

Opstopping van het verkeer als gevolg van een incident of een te groot aanbod van verkeer.

Commissie m.e.r.

De commissie is onafhankelijk. Zij bestaat uit een presidium, circa 250 leden (deskundigen) en een secretariaat. Per m.e.r. stelt de commissie uit haar leden een werkgroep samen van 2 tot 6 deskundigen. Deze adviseert het bevoegd gezag. Eerst over de richtlijnen voor de inhoud van het m.e.r. en daarna over de volledigheid, juistheid en kwaliteit ervan.

Externe veiligheid

Het risico dat mensen op en rond de weg lopen op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

Fijn stof

Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

Geluidscontour 70 dB(A)

Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn de geluidsbelasting 70dB(A) is. Alle gebieden tussen deze lijn en de snelweg hebben een belasting hoger dan 70 dB(A).

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Grondwaterbeschermingsgebieden

Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn op gesteld die tot doel hebben de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

Kwalitatieve beoordeling

Beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel zonder cijfers. De beoordeling geeft meer een indicatie.

Kwantitatieve beoordeling

Cijfermatige beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomen of beperken.

Referentiesituatie

De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's gebeurt.

Rijbaan

Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

Rijstrook

Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het berijden daarvan door autoverkeer.

Risicocijfer

Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte $\times$ intensiteit). Het risicocijfer wordt per 3 jaar berekend.

Stiltegebied

Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

Uitvoeringsbesluit

Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het Tracébesluit.

Versnippering

Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.

Verstoring

Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.

Voertuigverliesuren

Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.

Watertoets

Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

3. Literatuurlijst

Landelijke beleidsnota's

- (1992) *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)*, Ministerie van VROM
- (1998) *Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)*; Ministerie van VROM
- (2002) *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VIJNO), concept*, Ministerie van VROM
- (1990) *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*, Ministerie van V&W
- (1995) *Structuurschema Groene Ruimte*, Ministerie van LNV; Ministerie van VROM
- (1998) *Nationaal Milieubeleidsplan 3*, Ministerie van VROM
- (2001) *Nationaal Milieubeleidsplan 4*, Ministerie van VROM
- (1990) *Natuurbeleidsplan*, Ministerie van LNV
- (1996) *Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)*, Ministerie van V&W
- (2004) *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)*, Ministerie van V&W; Ministerie van VROM; Ministerie van BiZa
- (2000) *Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw*, Ministerie van LNV
- (1999) *Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen*
- (1999) *Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (DUBO)*, stichting Bouwresearch

Regionaal beleid

- (1992) *Beleidsplan Natuur en Landschap Provincie Utrecht*
- (1994) *Streekplan Provincie Utrecht*, provincie Utrecht
- (2002) *Provinciaal Milieubeleidsplan 2004 – 2008 (concept)*, provincie Utrecht
- (1994) *Regionaal Structuurplan (oude)*, Bestuur Regio Utrecht
- (2002) *Regionaal Structuurplan (nieuwe), Nota Hoofdlijnen*, Bestuur Regio Utrecht
- (2003) *Benutting A12 Utrecht west*, Rijkswaterstaat Utrecht & Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Wetten, verordeningen en besluiten

- Besluit luchtkwaliteit
- Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Natuurbeschermingswet
- Flora- en faunawet
- Provinciale Milieuverordening (PMV), provincie Utrecht
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer
- Tracéwet

Colofon

.....

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat Utrecht
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein

Informatie: A.J.M. Neumann
Telefoon: (030) 6009563
Fax: (030) 6009482

Uitgevoerd door: A.J.M. Neumann

Opmaak: C.F.H. Orij

Datum: 11 oktober 2005

Status: Definitief

Versienummer:

Let op! Stuur uw schriftelijke inspraakreactie niet naar bovenstaand adres, maar naar het adres zoals vermeld in paragraaf 1.4.

Figuur B: ontwikkelingen ruimtelijke ordening

