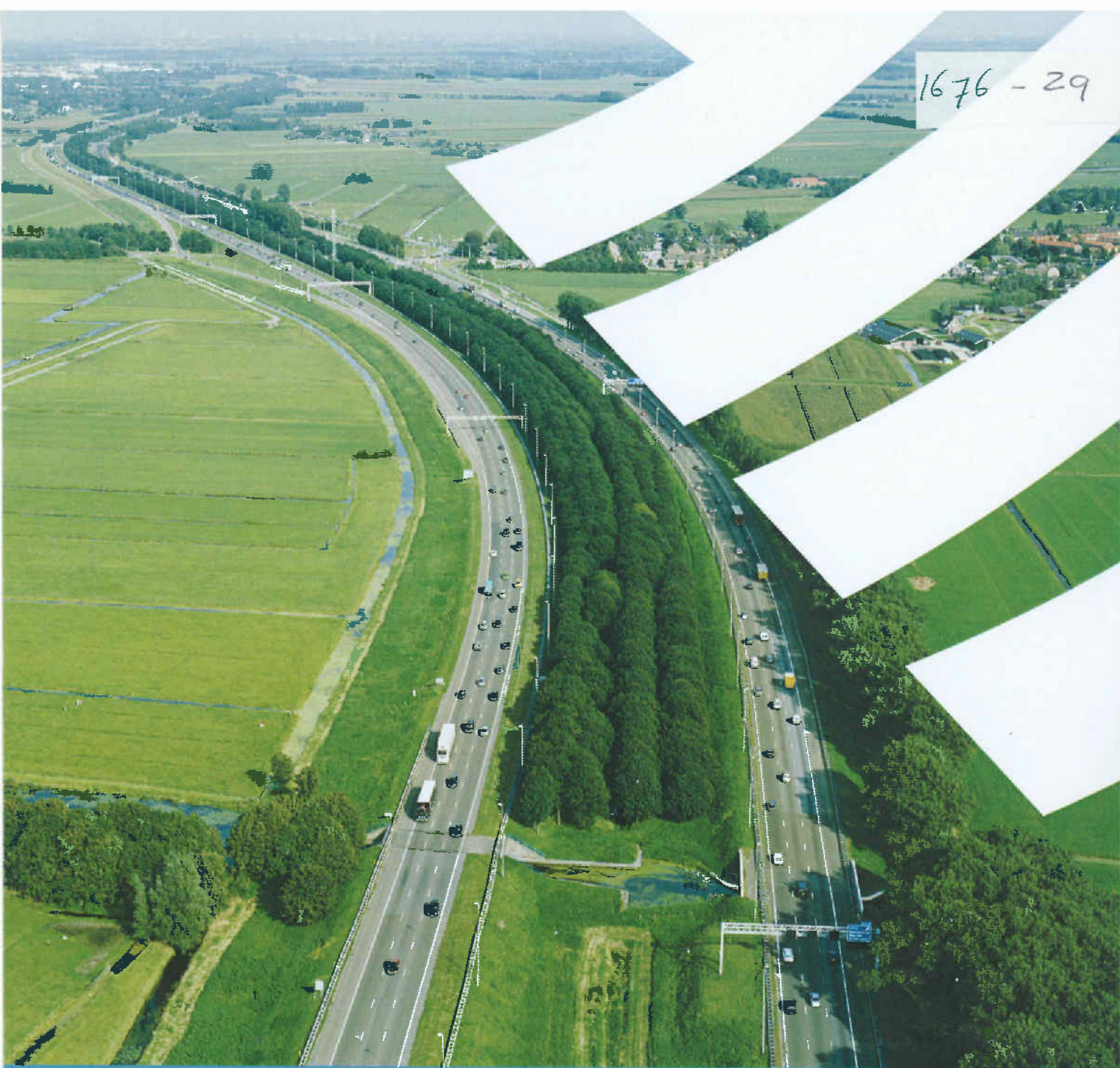


1676 - 29



Richtlijnen

Ontwerptracébesluit/MER
uitbreiding A12
Gouda – Woerden

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER uitbreiding A12 Gouda- Woerden ZSM 2

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


Den Haag, 2006

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer


Den Haag, 2006

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	3
1 INLEIDING.....	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1 PROBLEEMSTELLING	2
2.2 DOEL.....	2
2.3 BESLUITVORMING	2
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
3.1 ALGEMEEN.....	4
3.2 ALTERNATIEVEN	4
3.2.1 <i>Nulalternatief (referentiesituatie)</i>	4
3.2.2 <i>Voorkeursalternatief</i>	5
3.2.3 <i>Benuttingsalternatief</i>	5
3.2.4 <i>Meest milieuvriendelijk alternatief</i>	5
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	6
5 VOORGENOMEN ONDERZOEK.....	7
5.1 INLEIDING	7
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD.....	7
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN	8
5.4 KOSTEN.....	11
6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	12
7 LEEMTEN IN INFORMATIE	13
8 EVALUATIEPROGRAMMA	14
9 VORM EN PRESENTATIE	15
10 SAMENVATTING.....	16

BIJLAGEN

- Nota van antwoord Inspraak

1 Inleiding

Op de A12 tussen het knooppunt Gouwe en knooppunt Woerden treden dagelijks doorstromingsproblemen op in oostelijke richting (zuidbaan). De komende jaren zal -indien er niets gebeurt- de fileproblematiek op de A12 verergeren. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat naar verwachting de komende jaren blijven doen.

De verwachting is dat alleen verlaging van de maximumsnelheid en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.

In de startnotitie is de oplossingsrichting aangegeven die in een tracéstudie wordt uitgewerkt. Daarbij wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit (TB) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen.

Inmiddels is de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. Voor aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur zoals hier aan de orde, wordt nu een verkorte procedure gevolgd waarbij de trajectnota en standpuntbepaling zijn vervallen. Op grond van de resultaten van het milieueffectrapport, de eerder uitgebrachte adviezen en resultaten van de inspraak zal het een alternatief worden gekozen en uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit (OTB), dat tezamen met het MER ter inzage wordt gelegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat vormt samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het bevoegd gezag. De initiatiefnemer is Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

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 milieueffectrapport 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

Op de A12 treden op het traject Gouda-Woerden zowel tijdens de ochtend- als in de avondspits dagelijks files op. De versmalling van 4 naar 3 rijstroken bij Gouda, de invoeging van de N11 ter hoogte van Bodegraven en de aansluiting bij Woerden veroorzaken problemen in de doorstroming over het gehele traject tot in het Gouwe aquaduct. De files worden veroorzaakt doordat het aanbod van verkeer op dat deel van de A12 te groot is in verhouding tot de capaciteit van de weg. Als gevolg van autonome verkeersgroei en ontwikkeling van woningbouwlocaties in de Zuidplaspolder, Gouda, Woerden en Leidsche Rijn wordt een verdere toename van het verkeer voorzien in de komende jaren. In de periode 2010 tot 2020 zal deze situatie nog verder verslechteren door de voortgaande groei van het verkeersaanbod.

2.2 Doel

De doelstelling van het project is de doorstroming op de A12 tussen Gouda en Woerden in het kader van het programma ZSM 2 te verbeteren door middel van capaciteitsvergroting op de zuidelijke rijbaan. Dat alles op een zo kort mogelijke termijn. De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020.

De doelstelling moet in het MER en in het ontwerp-tracébesluit (OTB) helder worden beschreven en uitgewerkt. Uiteindelijk moet voor de besluitvorming kunnen worden aangegeven en gemotiveerd in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en de vigerende wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER/OTB dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER/OTB dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt

en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te 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 van 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

In het ontwerptrajectbesluit/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de studies van zowel rijk als regio welke in verband staan met de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Geef daarbij een heldere concrete doelstelling van het project aan.

Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in het ontwerptrajectbesluit/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het ontwerptrajectbesluit/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

In een ontwerptrajectbesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.

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

3.2.2 *Voorkeursalternatief*

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verbreding van de bestaande zuidelijke rijbanen met één rijstrook aan de binnenbermzijde, waarbij zoveel mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel van de weg wordt gebleven. De extra strook wordt permanent opengesteld, waarmee de doorstroming aanzienlijk zal verbeteren.

3.2.3 *Benuttingsalternatief*

In het benuttingsalternatief wordt de extra rijstrook aan de middenbermzijde ingericht als plusstrook. De linker rijstrook wordt alleen gebruikt tijdens de spitsuren en op andere zeer drukke tijdstippen. Voor dit alternatief is weliswaar in mindere mate dan bij het voorkeursalternatief ook een verbreding noodzakelijk. De vluchtstrook blijft behouden.

3.2.4 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

In het MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. De basis voor het MMA is het voorkeursalternatief ervan uitgaande dat alleen snelheidsverlaging en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.

Voor het MMA worden aan het voorkeursalternatief nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd. Één van de maatregelen kan snelheidsverlaging zijn als daarmee de luchtkwaliteit verbetert. Tevens zal worden aangegeven of deze maatregelen in andere alternatieven toepasbaar zijn.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In het MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden 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.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- de natuurlijke omgeving.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidsbelasting). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010.

Prijsbeleid

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing van de Nota Mobiliteit met behulp van een gevoeligheidsanalyse berekend. Op het moment van besluitvorming over te nemen maatregelen kan een nadere keuze hierover worden gemaakt.

Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante vigerende wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt waar 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 het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in "cijfers" worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten "kwalitatief" bepaald.

5.3 Te beschrijven effecten

Verkeer

Bereikbaarheid

Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt voor 2010 en 2020 aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens wordt daarbij getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020 (de gewenste reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5).

Geef bij alle alternatieven de juiste projectbegrenzing aan. Betrek de effecten van het regionale onderliggend wegennet en de aangrenzende ontwikkelingen op de A12.

Geef de milieueffecten aan van de benuttingsvariant bij openstelling van de extra rijbaan bepaal de toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de aanleg van de benuttings- en voorkeursvariant voor het etmaal.

Geef daarbij aan wat de kwalitatieve gevolgen zijn voor bereikbaarheid, waar mogelijk kwantitatief onderbouwd, als het aansluitende project op de A12 Gouda-Woerden onverhoopt niet door gaat.

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 onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveilig dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie gemaakt te worden.

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar voor reconstructie (2009) is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie 10 jaar na openstelling (2022) onderzocht. Ten behoeve van het bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden. Indien de

gewijzigde Wet geluidhinder van kracht is op het moment van publicatie dient de geluidbelasting ook uitgedrukt te worden in Lden.

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 boven de 40, 50, 55 en 60 dB(A). Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een 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.

Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid gezien worden als de omvang van het verkeer als gevolg van de ingreep met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven en de mogelijke maatregelen op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO₂ en PM₁₀ (fijn stof). De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. 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 wordt met de vigerende wet- en regelgeving rekening gehouden

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

- De uitstoot (emissie) van NO_x en PM₁₀ (fijn stof).
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 32,4 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzene en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt ;
- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden vijf jaar na openstelling van de wegaanpassing.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een

kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

Natuurlijke omgeving

Natuur

In het MER moet worden beschreven welke beschermde natuurgebieden (Natura 2000) ecologische hoofdstructuur en bijzondere habitats zich in de omgeving van de weg bevinden. Onderzocht moet worden of en in welke mate er sprake kan zijn van negatieve effecten door de voorgenomen activiteit om te kunnen beoordelen of wezenlijke kenmerken of waarden van dergelijke gebieden worden aangetast.

De studie inventariseert verder of in het gebied langs de weg beschermde of bedreigde soorten voorkomen en of die soorten mogelijk (extra) verstoord of aangetast worden door het project.

Extra versnippering en barrièrewerking door de wegaanpassing wordt tevens beschreven voor zover dat relevant is.

De gebiedsbescherming van de Natura 2000 gebieden is geregeld in de Natuurbeschermingswet (NB-wet). Wanneer een plan of project negatieve effecten heeft voor een Natura 2000 gebied zal een NB-wet vergunning moeten worden verkregen voor de uitvoering. Slechts wanneer na het doorlopen van de in de wet-en regelgeving genoemde toetsingsstappen vast is komen te staan dat er geen enkel negatief effect op Natura 2000 gebieden is geen vergunning nodig.

Ook voor de (P)EHS en ecologische verbindingzones zal systematisch moeten worden nagegaan of er sprake is van significante negatieve effecten voor natuurdoeltypen of doelsoorten en ontwikkelingsmogelijkheden van natuurwaarden.

De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, moeten worden onderzocht en benoemd met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Daarbij dient in kwalitatieve zin ook de mogelijke extra lichtuitstraling naar de omgeving te worden betrokken en hoe dergelijke lichteffecten op natuurwaarden zoals broed- en weidevogels kunnen worden voorkomen of beperkt.

Voor alle compenserende maatregelen geldt dat ze voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moeten zijn.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens moet beoordeeld worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Motiveer waarom gekozen wordt voor uitbreiding aan de middenberm.

Landschap

Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Inzicht in de landschappelijke effecten van eventuele aanpassing van kunstwerken en/of op- en afritten is ook van belang. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van de vormgevingsvisie

van Routeontwerp A12 de zogenaamde Regenboogroute. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Bodem en water

Bij infrastructurele werken wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen 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.

Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5.4 Kosten

Ten behoeve van het ZSM 2 project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht.

6 Vergelijking van de alternatieven

Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd en vormt de basis voor het te kiezen alternatief in het (O)TB
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 Leemten in informatie

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

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

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

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

“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”.

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het ontwerp-tracébesluit/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. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie.

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen

- Het MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke Tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst 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 zelfstandig leesbare publieksvriendelijke 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.

10 Samenvatting

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 de studies. 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 en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak:

<p>Volgnummer: 1</p> <p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Omdat het wettelijk toegestane geluidsniveau zal worden overschreden is een geluidsscherm voor de bewoners dicht bij de rijksweg (zuidelijke kant van de Goudseweg in Bodegraven) onmisbaar.</p>	<p>1 Bij het opstellen van het MER en het Tracébesluit voor de uitbreiding A12 Gouda - Woerden dient rekening te worden gehouden met de regels van de Wet geluidhinder. Er zal dan ook verplicht onderzoek moeten plaatsvinden naar de geluidsbelastingen. Uit dit onderzoek zal blijken of geluidsmaatregelen getroffen moeten worden.</p>

<p>Volgnummer: 2</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Inspreker woont sinds 1986 in Reeuwijk. Sinds die tijd is het aanbod van verkeer op de A12 enorm toegenomen. Ondanks herhaalde klachten van bewoners over geluidsoverlast en luchtverontreiniging is er door betrokken instanties niets mee gedaan. Zij verschuilen zich achter elkaar en bewoners worden niet serieus genomen.</p> <p>2 Op de zuidelijke rijbaan zal het verkeer toenemen vanaf de aansluiting van de N11 als gevolg van de aanzuigende werking van de plusstrook. Op de noordelijk rijbaan ontstaan dan wellicht files omdat het verkeer van de zuidelijke rijbaan weer terug moet en door de flessenhals van het Gouwe aquaduct moet. Deze ontwikkelingen en de overheersende wind hebben meer verontreiniging en geluidshinder tot gevolg in Reeuwijk. Het onderzoek geeft onvoldoende aan wat het effect van een plusstrook is als er flessenhalzen in de weg blijven zitten.</p> <p>3 Het onderzoek beschreven in het "Rapport akoestisch onderzoek A12 Woerden - Gouda" van 27 april 2004 roept een aantal vragen op. In Reeuwijk-dorp, dat verder van de A12 ligt, blijken veel hogere geluidswaarden te zijn gemeten dan ter hoogte van de Albert Schweitzerstraat. Wat is de verklaring van het verschil? Het onderzoek is niet transparant genoeg om op te maken dat er een zeer groot aantal metingen of waarnemingen op verschillende momenten aan te grondslag ligt. Is het onderzoek wel representatief?</p> <p>4 Het verhoogde deel over het viaduct Oud-Reeuwijkseweg en de S-bocht tussen Waarder en Gouda veroorzaken veel geluidsoverlast. Het geplande geluidsscherm rond het viaduct is dan ook te laag en enkele kilometers te kort.</p> <p>5 Een stilte- en natuurgebied dat op korte afstand van de A12 ligt wordt bedreigd. Bij de Reeuwijkse Plassen komen verschillende vogelsoorten voor volgens de internationale IUCB-rode lijst, zoals Purperreiger, Zwarte Stern, Kleine zwaan en Smient. Waardevolle natuur in de naaste woonomgeving is een rijkdom en van algemeen belang.</p> <p>6 De plusstrook A12 heeft geen economisch belang in de bijdrage als toevoerweg van de Randstad naar Duitsland. De belangrijkste exportproducten naar Duitsland komen uit de omgeving van Rotterdam en Amsterdam, daar speelt de A12 geen rol in.</p>	<p>1 Rijkswaterstaat betreurt het dat u zich niet serieus genomen voelt. In antwoord op uw brief van 12 augustus 2005 waarin u aangeeft problemen te ondervinden van de A12, heb ik u in mijn brief van 16 september 2005 geïnformeerd over de stand van zaken en uitgenodigd om wanneer u dat wenst voor een nadere toelichting contact op te nemen met Rijkswaterstaat. Deze uitnodiging staat nog steeds.</p> <p>2 Als onderdeel van de m.e.r. procedure zal onderzocht worden in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt. Voor de noordelijke rijbaan (richting Den Haag) zijn er gevorderde plannen voor het aanleggen van spitsstroken. De huidige plannen gaan uit van openstelling in 2009. Bij het opstellen van het MER en het Tracébesluit voor de uitbreiding A12 Gouda - Woerden dient rekening te worden gehouden met de regels van de Wet geluidhinder. Er zal dan ook verplicht onderzoek plaatsvinden naar de geluidsbelastingen. Uit dit onderzoek zal blijken of geluidsmaatregelen getroffen moeten worden. Voor luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 van toepassing. In het luchtonderzoek wordt rekening gehouden met de effecten van eventuele congestie binnen het studiegebied.</p> <p>3 De door de inspreker geformuleerde vragen en opmerkingen hebben betrekking op het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Woerden-Gouda (OWAB A12). Bij het OWAB A12 is een ieder in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op het MER en bijbehorend akoestisch onderzoek. Ook bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit Woerden-Gouda (WAB A12), die dit voorjaar verwacht wordt, kunnen belanghebbenden beroep instellen. De hier door inspreker gemaakte opmerkingen kunnen dan ook geen effect hebben op de verdere verloop van de procedure die met deze startnotitie is aangevangen. Om die reden wordt afgezien van een inhoudelijk antwoord.</p> <p>4 De reactie van inspreker betreft wederom het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het OWAB Woerden-Gouda. Korthedshalve wordt verwezen naar hetgeen gesteld is onder 3.</p> <p>5 In het MER zullen de milieueffecten van een uitbreiding worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden. Daarbij zal aandacht worden besteed aan het stilte- en natuurgebied bij de Reeuwijkse plassen.</p>

7 Chronische aandoeningen van de luchtwegen en sterfte door aangeboren afwijkingen komen in Reeuwijk meer voor dan landelijk. Dit kan mogelijk duiden op langdurige blootstelling van de ouders aan vluchtige vervuilde stoffen. Er moet gezorgd worden voor een betere luchtkwaliteit.

8 Als de aanleg van de plusstrook A12 Woerden – Gouda doorgaat wordt een schadeclaim ingediend voor de luchtverontreiniging en geluidshinder. Het belang van de extra rijstrook weegt niet op tegen de gezondheid, welzijn en natuurbelangen. De planschade wordt vastgesteld op € 157.500, dit bedrag is nodig een gelijke woning dezelfde faciliteiten ergens anders te kopen.

6 . De A20 vanuit Rotterdam voegt bij het knooppunt Gouwe samen met de A12. Het kabinet heeft met de vaststelling van de de Nota Mobiliteit aangegeven dat de A12 samen met de A2 en A4 gezien wordt als één van de drie belangrijke hoofdverbindingssassen (triple A-verbinding). Uit enquêteonderzoeken naar goederenvervoerbewegingen is gebleken dat 10-15% van het vrachtverkeer op het gedeelte Gouda-Woerden de A12 gebruikt als verbindingsweg naar Duitsland. De Nota Mobiliteit geeft het beleidskader weer, dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat en dus ook Rijkswaterstaat als uitgangspunt hanteert bij de uitvoering van haar projecten.

7 Het tracébesluit zal moeten voldoen aan de regelgeving. Voor luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 van toepassing.

8 In deze fase van de procedure kan niet worden vastgesteld of en welke schade zich zal voordoen, Tevens kan niet worden vastgesteld of er sprake zal zijn van planschade dan wel schade die vergoed zal moeten worden op basis van de regeling die de minister van Verkeer en Waterstaat zelf heeft opgesteld voor de wijze waarop en naar welke norm schade wordt vergoed; De regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Deze Inspraakreactie zal dan ook op dit moment niet gezien worden als een verzoek om schadevergoeding. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het schadeveroorzakende besluit (tracébesluit) onherroepelijk is geworden

Volgnummer: 3

Afzender: Onbekend

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Door de parallelweg bij Nieuwerbrug door te trekken naar Woerden langs het tracé A12 zal minder verkeer richting A12 gaan.

1 Het doortrekken van de parallelweg lang het tracé A12 tussen Nieuwerbrug en Woerden lost het probleem van de doorstroming op de zuidelijke rijbaan van de A12 naar verwachting onvoldoende op.
Alle infrastructurele uitbreidingen die binnen de planhorizon van de studie Uitbreiding A12 Gouda - Woerden voor het jaar 2020 worden gerealiseerd worden meegenomen, bij het opstellen van de verkeersprognoses. Voor de parallelweg bij Nieuwerbrug geldt dus, dat deze als zogenaamde autonome ontwikkelingen zal worden meegenomen in het milieueffectrapport.

<p>Volgnummer: 4</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Melkveebedrijf Verheul J.M. Verheul Parallelweg 2 a 2811NS REEUWIJK</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 In de startnotitie is onvoldoende aandacht voor de bewoners aan de noordzijde van de rijksweg. Aan de andere zijde wordt een geluidsscherm geplaatst waardoor er aan de noordzijde nog meer geluidstoename zal zijn. De bewoners hier willen niet tegen een scherm aankijken maar goede isolatie van de woningen om de overlast te verminderen.</p>	<p>1 Bij het opstellen van het MER en het Tracébesluit voor de uitbreiding A12 Gouda – Woerden dient rekening te worden gehouden met de regels van de Wet geluidhinder. Er zal dan ook verplicht onderzoek plaatsvinden naar de geluidsbelastingen. Uit dit onderzoek zal blijken of geluidsmaatregelen getroffen moeten worden.</p>

<p>Volgnummer: 5</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Milieudefensie J. Wijnhoven Postbus 19199 1000GD AMSTERDAM</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Verzoekt onderzoek te verrichten naar de effecten van maatregelen die tot minder autoverkeer tijdens de spitsuren leiden, zoals: het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits; vervoersmanagement; locatiebeleid; flexibilisering van werktijden; innovatieve mogelijkheden om de bestaande wegen beter te benutten zonder extra rijstroken.</p> <p>2 Verzoekt de verkeersaantrekkende werking, als gevolg van het vergroten van het aantal rijstroken, te onderzoeken alsook de gevolgen voor het milieu.</p> <p>3 In de startnotitie wordt uitgegaan van de filedoelstellingen in de nog niet aangenomen Nota Mobiliteit. Deze vormen de hoofdreden voor de uitbreidingsplannen welke gebaseerd zijn op het European Coordination-scenario van het Central Planbureau uit 1996. Verzoekt het onderzoek naar de te verwachten verkeersgroei te baseren op realistischer scenario's.</p> <p>4 In de Startnotitie wordt alleen melding gemaakt van de toetsing aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit. Dit is een te nauwe interpretatie van dit Besluit. Daarom moet ook onderzoek verricht worden naar: de plandrempel tot 2010 voor NO₂; de grenswaarden voor fijn stof van 2005 t/m 2010; de na eventuele uitvoering van voorliggende plannen de te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂ en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van t/m 2020.</p> <p>5 Verzoekt onderzoek te doen naar de baten van lagere maximumsnelheden voor het autoverkeer (80, 100 km/uur).</p> <p>6 Verzoekt onderzoek te verrichten naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de mogelijkheden voor minder overlast en gezondheidsproblemen door luchtvervuiling en lawaai voor de omwonenden van de A12; - de mogelijkheden voor ontsnippering en een vermindering van de verstoring voor vogels in en rondom de Reeuwijkse Plassen. 	<p>1. De effecten van genoemde maatregelen zullen in het kader van de Nota Mobiliteit, en niet in het kader van dit project onderzocht worden.</p> <p>2. In de procedure wordt de eventuele verkeersaantrekkende werking en de effecten hiervan op het milieu meegenomen</p> <p>3. De nota Mobiliteit PKB deel IV is 21 februari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. Hiermee zijn de doelstellingen voor de doorstroming vigerend beleid. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden; deze effecten worden meegenomen.</p> <p>4. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005 worden uitgevoerd.</p> <p>5. Voor verkeersveiligheid, geluid en luchtverontreiniging is regelgeving van toepassing. Wanneer uit berekeningen blijkt dat in de nieuwe situatie niet aan deze regelgeving zal worden voldaan, zullen aanvullende maatregelen worden onderzocht. Daarbij kan ook aan een verlaging van de maximumsnelheid worden gedacht.</p> <p>6. Dit wordt in de m.e.r.-procedure meegenomen.</p>

<p>Volgnummer: 6</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Wijkteam Broekvelden I. Rietveld Grutto 61 2411LR BODEGRAVEN</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De toename van de verkeersintensiteit op de A12 brengt continu verkeerslawaaï over de zuidkant van Bodegraven met zich mee. Vooral als de windrichting ligt tussen zuidoost en zuidwest is in de woonwijk Broekvelden de geluidshinder aanzienlijk. De inspreker vraagt om een geluidswerende wal of scherm aan te brengen aan de noordkant van de A12 ter hoogte van Bodegraven vanaf de bocht naar de N11 over een afstand van circa 1,5 km in oostelijke richting. Rekening houdend met de geplande woonwijk Weideveld is het gewenst de lengte uit te breiden tot 2 km. Aanvullend vraagt de inspreker om geluidsarm asfalt.</p>	<p>1 Bij het opstellen van het MER en het Tracébesluit voor de uitbreiding A12 Gouda – Woerden dient rekening te worden gehouden met de regels van de Wet geluidshinder. Er zal dan ook verplicht onderzoek plaatsvinden naar de geluidsbelastingen. Uit dit onderzoek zal blijken of geluidsmaatregelen getroffen moeten worden.</p>

<p>Volgnummer: 7</p> <p>Afzender: G.M. Hoogwerf Jenneke E. Bijlhof 16 3466NW WAARDER</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De geplande plusstrook (noordelijke rijbaan) zal een ongeoorloofde toename van de geluidsbelasting veroorzaken, volgens de wet geluidhinder van 60 - 100%, ten opzichte van de huidige grenswaarden.</p> <p>2 Door Rijkswaterstaat zijn in het geheel nog geen resultaten van uit te voeren, dan wel uitgevoerde geluidsmetingen bekend gemaakt.</p> <p>3 De extra rijstrook (op de zuidelijke rijbaan) betekent een hogere overschrijding van de huidige grenswaarde. Hierdoor zal ook een negatief effect op het leefmilieu met mogelijke gezondheidsklachten ontstaan. Heeft Rijkswaterstaat hier metingen naar verricht?</p> <p>4 Er dient een voldoende effectief geluidsscherm te worden geplaatst bij de woonkern Waarder.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 Het wegaanpassingsbesluit (WAB) Plusstrook A12 Woerden – Gouda zal voldoen aan de regelgeving. Voor geluid is de Wet geluidhinder van toepassing.</p> <p>2 Een Startnotitie is de eerste fase van een m.e.r.-studie. Doel van de Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Conform de Wet geluidhinder zullen de geluidsbelastingen met behulp van een geluidsmodel worden bepaald, geluidsmetingen zijn niet aan de orde.</p> <p>3 Ook voor het tracébesluit Uitbreiding A12 Gouda – Woerden is de Wet geluidhinder van toepassing. Conform de Wet geluidhinder zullen de geluidsbelastingen met behulp van een geluidsmodel worden bepaald, geluidsmetingen zijn niet aan de orde, aangezien het om geluidsbelasting in de toekomst gaat.</p> <p>4 Om te bepalen of geluidsmaatregelen (tweelaags zoab en/of een scherm) doelmatig zijn worden criteria gehanteerd. Deze criteria houden rekening met de hoogte van de geluidsbelasting tien jaar naar reconstructie van de weg, de aantallen woningen die van tweelaags zoab en/of een scherm zouden profiteren, de geluidsreductie die een (combinatie) van maatregel(en) zou opleveren en de bijbehorende kosten. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting en het aantal woningen gekoppeld aan normbedragen (dat zijn dus geen werkelijke kosten) wordt berekend hoeveel een (combinatie) van maatregel(en) zou mogen kosten. Op basis hiervan wordt nagegaan of er een (combinatie) van maatregel(en) is dat enerzijds voldoende reductie van de geluidbelasting met zich meebrengt en anderzijds binnen het budget blijft wat voor het betreffende deel beschikbaar is.</p>

<p>Volgnummer: 8</p> <p>Afzender: ir. R.G.M. van Rooij De Hunze 50 3448XH WOERDEN</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Een verdiepte A12 tussen Gouda en Oudenrijn dient als volwaardige variant in de procedure mee genomen te worden. Een verdiepte variant zal duurder zijn dan een bovengrondse, maar daar staat milieuwinst tegenover. Een echte ondergrondse A12 (tunnel) heeft de voorkeur omdat daarmee de negatieve milieueffecten echt verholpen kunnen worden.</p> <p>2 Een prettig gesprek heeft plaatsgevonden met de projectleider van Rijkswaterstaat tijdens de informatiebijeenkomst op 22 november 2005.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 De voorgestelde variant valt niet binnen de randvoorwaarden waaraan de te bestuderen oplossing moet voldoen. Korthedshalve wordt verwezen naar hetgeen daarover is geschreven onder volgnummer 5.1. Een verdiepte A12 of het aanbrengen van een tunnel tussen Gouda en Oudenrijn is niet binnen redelijke financiële, technische en tijdsgrenzen haalbaar.</p> <p>2 Bedankt voor uw reactie dat u de informatieavond gewaardeerd heeft.</p>

<p>Volgnummer: 9</p> <p>Kenmerk: PEZ/181</p>	<p>Afzender: Gemeente Reeuwijk H. Bruins Postbus 3 2810AA REEUWIJK</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De gemeente ondersteunt van harte het initiatief om de alsmaar toenemende congestieproblematiek aan te pakken.</p> <p>2 Opvallend is dat in deze startnotitie sprake is van het onderzoek naar drie alternatieven en in de startnotitie van 27 mei 2003 (Woerden – Gouwe) sprake is van twee alternatieven. Daar was geen sprake van de zogenaamde verbredingsvariant terwijl daar thans wel onderzoek naar wordt gedaan.</p> <p>3 Is het voor de eenduidigheid van het verkeersregime niet verstandiger te kiezen of voor een plusstrook of voor een extra rijstrook op zowel de noordelijke als zuidelijke rijbaan?</p> <p>4 In het kader van het onderzoek naar het meest milieuvriendelijke alternatief, is het wenselijk de optie van het invoeren van een maximum snelheid van 100 km per uur op te nemen.</p> <p>5 Als de realisatie van een geluidsscherm weer niet haalbaar is, dan dient in ieder geval dubbellaags ZOAB aangebracht te worden ter hoogte van de kern Waarder.</p>	<p>1 Bedankt voor uw reactie.</p> <p>2 In de Spoedwet wegverbreding zijn alleen benuttingsmaatregelen opgenomen, een verbredingsvariant was daardoor niet aan de orde. Het nieuwe ZSM2 programma biedt deze ruimte wel.</p> <p>3 Het is verkeerskundig of vanuit verkeersveiligheid niet nodig in beide richtingen dezelfde indeling van een weg te hebben. De bebording, bewegwijzering en belijning garanderen een duidelijk wegbeeld.</p> <p>4 Bij het berekenen van de verkeersintensiteiten worden twee alternatieven onderzocht; een alternatief met een maximumsnelheid van 120 km per uur en een alternatief met een maximumsnelheid van 100 km per uur. In het kader van de toets aan het Besluit Luchtkwaliteit zal ook het effect van 80 km/u worden onderzocht.</p> <p>5 Om te bepalen of geluidsmaatregelen (tweelaags zoab en/of een scherm) doelmatig zijn worden criteria gehanteerd. Deze criteria houden rekening met de hoogte van de geluidsbelasting tien jaar naar reconstructie van de weg, de aantallen woningen die van tweelaags zoab en/of een scherm zouden profiteren, de geluidsreductie die een (combinatie) van maatregel(en) zou opleveren en de bijbehorende kosten. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting en het aantal woningen gekoppeld aan normbedragen (dat zijn dus geen werkelijke kosten) wordt berekend hoeveel een (combinatie) van maatregel(en) zou mogen kosten. Op basis hiervan wordt nagegaan of er een (combinatie) van maatregel(en) is dat enerzijds voldoende reductie van de geluidbelasting met zich meebrengt en anderzijds binnen het budget blijft wat voor het betreffende deel beschikbaar is.</p>

<p>Volgnummer: 10</p> <p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Het is al jaren bekend dat in Woerden bepaalde wijken extreem veel last hebben van geluid en vervuilde lucht. Indien de A12 wordt verbreed zal dit alleen maar toenemen.</p> <p>2 De verkeersproblemen worden niet opgelost als ook de verdere trajecten richting Den Haag niet worden aangepast.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 In het MER zullen de milieueffecten van een uitbreiding worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden.</p> <p>2 In het kader van de Spoedwet wegverbreding wordt op het traject A12 Zoetermeer – Gouda in beide richtingen twee plusstroken voorbereid.</p>

<p>Volgnummer: 11</p> <p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Inspreker maakt bezwaar tegen de uitbreiding in verband met ernstige geluidsoverlast en geurhinder.</p>	<p>1 In het MER zullen de milieueffecten van een uitbreiding worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden.</p>

Volgnummer: 12

Afzender:

Oasen N.V.
H. Ardesch
Postbus 122
2800AC GOUDA

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De verbreding van de A12 in de middenberm kan gevolgen hebben voor de levering van drinkwater. De waterleidingen, de zogenoemde transport- en distributieleidingen, lopen haaks onder de A12. Hiermee dient rekening mee te worden houden.

1 Ter voorbereiding van de werkzaamheden zullen alle kabels en leidingen worden geïnventariseerd (waaronder die van Oaseo N.V.). Momenteel wordt daaraan gewerkt door zogenaamde KLIC-meldingen. In overleg met betrokken partijen zal aangegeven worden hoe met de kabels en leidingen zal worden omgegaan.

<p>Volgnummer: 13</p> <p>Kenmerk: PR/PK/3797.05</p>	<p>Afzender: Gemeente Bodegraven R. Rouing Postbus 401 2410AK BODEGRAVEN</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De vergroting van de capaciteit van de zuidelijke rijbaan zal zeker een bijdrage leveren aan het verminderen van de files op dit traject en daarmee hopelijk ook positief bijdragen aan de vermindering van de ondervonden overlast op het onderliggende wegennet.</p> <p>2 De verdere verslechtering van het leefmilieu in Bodegraven en omgeving is zorgelijk. In de huidige situatie is al veel geluids- en geuroverlast. De geluidsmetingen in de wijk Broekveiden geven aan dat de geluidsoverlast heel groot is.</p> <p>3 Op de kaart 'Ontwikkelingen ruimtelijke Ordening tot 2020' (kaart is als bijlage meegestuurd) is het uitbreidingsplan Weideveld ten zuidoosten van Bodegraven niet opgenomen. Ook ontbreken op de kaart de ontwikkelingen met betrekking tot de Oude Rijnzone, zoals opgesteld door de Stuurgroep Oude Rijnzone. Beide ontwikkelingen dienen te worden meegenomen in de vervolgstudies. Uitgangspunt hierbij is dat de verhoging van de capaciteit van de A12 geen nadelige gevolgen mag hebben voor deze ontwikkelingen, met name voor de Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit.</p> <p>4 In paragraaf 4.1 zijn de effecten van de openstelling van het traject N11 met de aansluiting op de A12 in oostelijke richting niet meegenomen. Deze effecten dienen in het onderzoek van de huidige situatie te worden meegenomen.</p> <p>5 De realisatie van de westelijke randweg Woerden is nog onzeker. In paragraaf 4.1 dienen de beide varianten van dit regionale wegennet te worden meegenomen.</p> <p>6 Volgens de Bodegraafse archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart (als bijlage meegestuurd) doorsnijdt de A12: - Komgebied; crevasse- en/of veenontwateringsgeulen-oeverafzettingen en overafzetting op veen. - Oude stroomgordel; Blokland-Snelrewaard stroomgordel. Deze punten dienen te worden meegenomen in de verdere studie.</p> <p>7 In de literatuurlijst ontbreken de Transformatievisie Oude Rijnzone, de gemeentelijke structuurvisie (als bijlage meegestuurd) en het BRAVO-rapport "Als je niet oppast, loopt het vast".</p>	<p>1 In het MER zullen ook de verkeerskundige effecten van een uitbreiding worden onderzocht.</p> <p>2 In het MER zullen de milieueffecten van een uitbreiding worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden.</p> <p>3 Uitbreidingen die binnen de planhorizon van de studie Uitbreiding A12 Gouda – Woerden worden gerealiseerd worden meegenomen.</p> <p>4 De effecten van de openstelling van het traject N11 met de aansluiting A12 zullen in het onderzoek naar de huidige situatie worden meegenomen.</p> <p>5 Bij het bepalen van de verkeersprognoses wordt rekening gehouden met de realisatie van de westelijke randweg. Mocht blijken dat er sprake is van uit- of afstel dan zal hier rekening mee worden gehouden.</p> <p>6 De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) zal om advies worden gevraagd over de kans op archeologische vondsten en eventueel uit te voeren onderzoek.</p> <p>7 De Transformatievisie Oude Rijnzone, de gemeentelijke structuurvisie is bij Rijkswaterstaat bekend. Relevante plannen binnen de planhorizon van de studie Uitbreiding A12 Gouda – Woerden zullen worden meegenomen.</p>

<p>Volgnummer: 14</p>	<p>Afzender: Hoogheemraadschap van Rijnland S. Westerdaal Postbus 156 2300AD LEIDEN</p>
<p>Kenmerk: 05.24632</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 In het rapport wordt al aangegeven dat door de toename aan verharding, watercompensatie nodig is opdat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. Het hoogheemraadschap hanteert in dergelijke situaties in principe een watercompensatie van 15% van de toename aan verharding.</p> <p>2 Volgens de startnotitie zal worden ingegaan op de te verwachten effecten op de kwaliteit van het afstromend regenwater. Rijnland is benieuwd naar de uitkomsten van zowel deze deelstudie als die naar de hoeveelheid te realiseren water en willen daarom graag bij het opstellen van de Trajectnota/MER betrokken worden.</p>	<p>1 In het kader van de watertoets zal Rijkswaterstaat contact met u opnemen over eventuele maatregelen om de waterbergingscapaciteit op peil te houden.</p> <p>2 Ook ten aanzien van de te verwachten effecten op de kwaliteit van het afstromend regenwater zal Rijkswaterstaat contact met u opnemen.</p>

<p>Volgnummer: 15</p> <p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De economische schade moet zo spoedig mogelijk worden opgelost door de uitbreiding te realiseren.</p> <p>2 Het langzaam rijdend en stilstaand verkeer is slecht voor het milieu en dus moet de uitbreiding snel plaatsvinden.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 Het is de bedoeling het project voortvarend aan te pakken en op een zo kort mogelijk termijn te realiseren. Om een zorgvuldige besluitvorming te garanderen is Rijkswaterstaat verplicht de Tracéwetprocedure te volgen.</p> <p>2 Het is inderdaad zo dat file in vergelijking met een filevrije situatie negatieve effecten kan hebben op de luchtkwaliteit. Een uitbreiding van capaciteit kan een verkeersaantrekkende werking hebben die ook weer negatieve effecten kan hebben op de luchtkwaliteit. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit zullen onder andere deze effecten worden onderzocht conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005. De verschillende alternatieven worden in het MER met elkaar vergeleken.</p>

<p>Volgnummer: 16</p> <p>Afzender: A.M.G. Goris Iepelaan 23 2803SB GOUDA</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De inspreker is tegen de extra rijstrook. De extra rijstrook zal nog meer geluidshinder en fijn stof verspreiding veroorzaken.</p> <p>2 Waar blijft het geluidsschermbaan waar al jaren op wordt gewacht?</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 In het MER zullen de milieueffecten van een uitbreiding worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden.</p> <p>2 Het geluidsschermbaan ter hoogte van de wijk Bloemendaal-West (Gouda) wordt nu gerealiseerd door de gemeente Gouda. Het aansluitende geplande scherm ter van de wijk Bloemendaal-Oost (Gouda) tot bij de aansluiting Reeuwijk zal worden gerealiseerd in het kader van de aanleg van de Plusstrook A12 Woerden - Gouda. De besluitvorming rond dit project is nog niet afgerond. Afhankelijk van de besluitvorming zal dit geluidsschermbaan uiterlijk medio 2009 zijn gerealiseerd.</p>

<p>Volgnummer: 17</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Vereniging Inwonersbelangen J.L.M. van Rensen Raadhuislaan 5 3481CS HARMELEN</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 In en rondom Woerden zijn veel plannen die allen geluidseffecten met zich mee brengen. Verdubbeling van het spoor, nieuwe randweg inclusief op- en afritten, lijndiensten van een helikopterbedrijf en de uitbreiding van de A12. Indien de plannen allen afzonderlijk worden bekeken, zal er geen geluidstoename worden geconstateerd. Als allen integraal onderzocht worden zal dit leiden tot een groot effect in de geluidstoename. Er wordt dan ook gevraagd een integrale MER uit te voeren. Gevraagd wordt ook om geluidsmetingen te verrichten in de gemeente Woerden. De werkelijk gemeten waarden moeten in het MER komen te staan.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 Voor het tracébesluit Uitbreiding A12 Gouda – Woerden is de Wet geluidshinder van toepassing. Conform de Wet geluidshinder zullen de geluidsbelastingen met behulp van een geluidsmodel worden bepaald, geluidsmetingen zijn niet aan de orde. In het geluidsmodel zullen in de relevante zone van de rijksweg alle relevante geluidseffecten worden meegenomen.</p>

Volgnummer: 18		Afzender: Gasunie M.W. Roest Postbus 444 2740AK WADDINXVEEN	
Kenmerk: TOGW 05.7066			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1 De verbetering van de A12 mag niet ten koste gaan van de gelijkwaardige vierde transportmogelijkheid, het transport per buisleiding.</p> <p>2 In voorliggend studiegebied liggen een hoofdaardgastransportleiding en een drietal regionale aardgastransportleidingen van de Gasunie (kaarten zijn als bijlage meegestuurd).Gevraagd wordt bij het opstellen van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport de belangen van de Gasunie mee te nemen.</p>		<p>1 Verwacht wordt dat de uitbreiding van de capaciteit op de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Gouda en Woerden geen gevolgen zal hebben voor de concurrentiepositie van het transport per buisleiding.</p> <p>2 Ter voorbereiding van de werkzaamheden zullen alle kabels en leidingen worden geïnventariseerd (waaronder Oaseo). Momenteel wordt daaraan gewerkt door zogenaamde KLIC-meldingen. In overleg met betrokken partijen zal aangegeven worden hoe met de kabels en leidingen zal worden omgegaan.</p>	

<p>Volgnummer: 19</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Zuid-Hollandse Milieufederatie A. Akerboom Goudsesingel 6 3011KA ROTTERDAM</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Het onderliggende probleem schuilt in het feit dat de toeritten naar de A12 op de verschillende plekken niet goed wordt gedoseerd, maar ook in het feit dat het verkeer in Nederland blijft groeien. Wanneer deze groei wordt gefaciliteerd, wordt het probleem niet verholpen, namelijk de steeds groeiende vraag naar mobiliteit groter in plaats van mobiliteitsbeperking door logische locatiekeuzes en efficiënt vervoer.</p> <p>2 Er is niet zozeer een capaciteitsprobleem maar meer een benuttingsprobleem. De bestaande snelwegen moeten worden ontlast van het vele verkeer dat niet noodzakelijk over de weg hoeft of in ieder geval niet in de spits. Ook andere maatregelen kunnen de bestaande problematiek oplossen; kilometerheffing, dynamisch verkeersmanagement en aanleggen van transferia.</p> <p>3 Op de lange termijn zijn de knelpunten van het ZSM2 programma misschien niet noodzakelijk in verband met het mogelijk invoeren van een gedifferentieerde kilometerheffing, dynamisch verkeersmanagement of betere benutting van bestaande wegen in combinatie met het aanleggen van transferia aan de randen van de steden.</p> <p>4 De volgende randvoorwaarden dienen te worden toegevoegd: - aantoonbare verbeterde bereikbaarheid, ook op de lange termijn; - het tracé mag geen nieuw verkeersaantrekkende werking hebben, gebruik van OV moet gestimuleerd worden.</p> <p>5 Voor een goede vergelijking is het noodzakelijk dat er ook een nulplus-optie wordt meegenomen waarin extra verkeersmaatregelen worden genomen zoals beprijzing, toeritdosering, bufferstroken en een 80 km zone.</p> <p>6 De volgende toetsingscriteria zouden moeten worden bijgevoegd: - gemiddelde rijnsnelheden; - terugslageffecten van de aansluiting met de N11 en de aansluiting Woerden; - gevelbelasting in 2014 i.v.m. minder stille motoren; - fijn stof concentraties PM10 en PM2,5 zonder aftrek van zeezout en bodemstoffen.</p> <p>7 Een maatschappelijke kosten-baten analyse moet gemaakt worden om een vergelijking tussen de alternatieven te kunnen maken.</p>	<p>1 Het beleid zoals beschreven in de Nota Mobiliteit is er op gericht de vraag naar mobiliteit te faciliteren binnen de grenzen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving. Met het doseren van het verkeer op de toeritten is op een aantal plaatsen in Zuid-Holland inmiddels ervaring opgedaan. Onderzoek toont aan dat met een toeritdosering een capaciteitswinst van 3 tot 5% behaald kan worden op het hoofdwegennet. Met het plaatsen van toeritdoseerinstallaties wordt het huidige en toekomstige verkeersprobleem op de A12 niet voldoende opgelost. Om de doorstroming te verbeteren is meer capaciteitswinst nodig op het hoofdwegennet.</p> <p>2 De effecten van genoemde maatregelen zullen in het kader van de Nota Mobiliteit, en niet in het kader van dit project onderzocht worden.</p> <p>3 De effecten van genoemde maatregelen zullen in het kader van de Nota Mobiliteit, en niet in het kader van dit project onderzocht worden.</p> <p>4 In het MER zal de bereikbaarheid getoetst worden aan de streefwaarden voor 2020 uit de Nota Mobiliteit. In de nog te nemen alternatieve keuze wordt de eventuele verkeersaantrekkende werking meegewogen.</p> <p>5 De onderhavige studie maakt onderdeel uit van het programma ZSM2 (Zichtbaar, Slim en Meetbaar). De trajecten die onder het programma vallen, zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in de doorgaande verbindingen, knooppunten en aansluitingen. De knelpunten vragen op korte termijn (uitvoering voor 2010) om een aanpak. Daarvoor zijn ook financiële middelen gereserveerd. Het gaat hierbij in de eerste plaats om knelpunten, die vanuit verkeers- en vervoerkundige optiek urgent zijn om aan te pakken. Hiervoor is gekeken naar de verwachte reistijdfactoren in 2010 en de plaats in de file toptien in 2004. Daarnaast is gekeken of de knelpunten met prijsbeleid blijven bestaan (robuuste knelpunten) en/of ze zich bevinden in de hoofdverbindingssassen uit de Nota Ruimte en daarbinnen grotendeels op de triple-A wegen. Hiermee wordt gekeken of een bijdrage wordt geleverd aan de ontsluiting van mainports, de brainports, de greenports en de stedelijke netwerken. Onderhavige studie voldoet aan die criteria.</p> <p>Het in deze startnotitie opgenomen voorkeursalternatief wordt sterk bepaald door de reeds aanwezige infrastructuur. Dit betekent dat</p>

	<p>voornamelijk uitvoeringsalternatieven of ook wel technische inrichtingsvarianten genoemd, in beeld worden gebracht.</p> <p>Waar er binnen die marge nog sprake is van een (beperkte) locatie keuze bijvoorbeeld links of rechts van de bestaande hoofdinfrastructuur met uiteenlopende milieugevolgen, worden die milieugevolgen in het MER in beeld gebracht.</p> <p>De alternatieven zullen worden getoetst aan de Nota Mobiliteit, met name de te verwachten (verhouding van) reistijden.</p> <p>De verwachting is dat alleen verlaging van de maximumsnelheid en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende is om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.</p> <p>6 Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spits kan per wegvak voldoende worden aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Voor geluid is de Wet geluidshinder van toepassing hierin is de gevelbelasting 2014 niet meegenomen. De groei van het verkeer tien jaar na realisatie is maatgevender dan het stiller worden van motoren in dezelfde periode.</p> <p>Voor luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 van toepassing. In het besluit wordt voorzien in een aftrek voor zeezout. Voor PM_{2,5} is vooralsnog geen norm vastgelegd.</p> <p>7 Om een vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken wordt ten behoeve van de besluitvorming een kosten-baten analyse opgesteld.</p>
--	---

<p>Volgnummer: 20</p> <p>Afzender: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden M. Anten Postbus 550 3990GJ HOUTEN</p> <p>Kenmerk:</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Een toename van de piekbelasting mag niet worden afgewenteld op het aangrenzende gebied. Het afstromend water van verhard gebied moet zoveel mogelijk binnen de eigen gebiedsgrenzen worden opgevangen. Eventuele bufferlocaties moeten niet buiten het plangebied worden gezocht en dat het afstromende water zoveel mogelijk door de afwateringsmiddelen van het eigen stroomgebied wordt afgevoerd. Afstromend water mag niet versneld worden afgevoerd, maar wordt op natuurlijke wijze afgevoerd of geïnfiltrerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft.</p> <p>2 De randvoorwaarde die gesteld wordt vanuit de waterkwaliteit is dat het afstromende wegwater de huidige waterkwaliteit in de bovengenoemde wateren niet negatief mag beïnvloeden. Ingrepen in het waterhuishoudkundig systeem dienen bij voorkeur te leiden tot een verbetering van de situatie. Het beleid van het waterschap is dat nieuwe lozingen niet worden vergund, tenzij er zwaarwegende omstandigheden zijn en de waterkwaliteit niet significant verslechtert. Aan afstroming via een bodempassage of andere aanvullende voorzieningen die de waterkwaliteit verbeteren wordt vanuit de voorkeur gegeven boven directe lozing op het oppervlaktewater.</p> <p>3 Er moet aandacht worden besteed aan de wijze waarop in het ontwerp rekening wordt gehouden met calamiteiten. Het voorkomen van vervuiling van het oppervlaktewater als gevolg van een calamiteit is hierin het belangrijkste aandachtspunt.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 In het kader van de watertoets zal Rijkswaterstaat contact met u opnemen over eventuele maatregelen om de waterbergingscapaciteit op peil te houden.</p> <p>2 Ook ten aanzien van de te verwachten effecten op de kwaliteit van het afstromend regenwater zal Rijkswaterstaat contact met u opnemen.</p> <p>3 In een protocol van de wegbeheerder dat gehanteerd wordt bij calamiteiten (zoals een gekantelde tankwagen) staat beschreven hoe wordt gehandeld en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. In het protocol staan tevens maatregelen vermeld hoe verontreiniging van onder andere het oppervlaktewater kan worden voorkomen of zoveel mogelijk worden beperkt.</p>

<p>Volgnummer: 21</p> <p>Kenmerk: BGZ802-0512140-b-pk-sb</p>	<p>Afzender: Stichting G. Ribbus Peletier Jr. tot behoud van het Landgoed Linschoten B.A.J.H. Kindt</p> <p>Postbus 118</p> <p>3900AC VEENENDAAL</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 In de startnotitie dienen voorgestelde alternatieven en de (mogelijke) gevolgen voor het milieu inzichtelijker gemaakt te worden, ondermeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in hoeverre aan het (flankerend) beleid wordt getoetst, met name het natuurbeleid; - de doorkijk naar 2020 en de consequenties van bepaalde ontwikkelingen in het gebied rondom de A12; - de verkeersontwikkelingen en de eventuele maatregelen en/of ingrepen; - het betrekken van de kwaliteiten van Landgoed Linschoten. <p>Daarnaast dient in de startnotitie nauwkeurig beschreven te worden hoe het onderzoek naar de mogelijke milieueffecten per alternatief wordt uitgevoerd, ondermeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - welke criteria worden gehanteerd bij het bepalen van de gevolgen van de alternatieven voor natuur, landschap en cultuurhistorie / archeologie. <p>2 Indien zou blijken dat de kwaliteiten van het Landgoed Linschoten in gevaar komen, dienen hiervoor compenserende maatregelen opgenomen te worden.</p> <p>3 In de startnotitie dient actief beleid opgenomen te worden om stilte, donkerte en schone lucht te waarborgen.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 In het MER zullen de effecten van een uitbreiding op de A12 Gouda – Woerden worden onderzocht en welke maatregelen getroffen moeten worden. In de Startnotitie is in hoofdstuk 5 Te onderzoeken effecten aangegeven op welke wijze de verschillende aspecten onderzocht worden.</p> <p>2 Indien blijkt dat de kwaliteiten van landgoed Linschoten in de zin van cultuurhistorie/archeologie, natuur (beschermd soorten en gebieden) en landschap zodanig worden aangetast dat deze wettelijk compensatieplichtig zijn, zullen hiervoor compenserende maatregelen genomen worden.</p> <p>3 Het Tracébesluit A12 Gouda – Woerden zal voldoen aan de regelgeving. Voor geluid is de Wet geluidhinder van toepassing.</p> <p>Maatregelen ter voorkoming van lichthinder worden alleen getroffen in (natuur) gebieden met een beschermd status. Waar nodig worden dan speciale eisen gesteld aan de verlichting. Op dit gedeelte van de A12 is dit niet aan de orde.</p> <p>Voor luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 van toepassing.</p>

<p>Volgnummer: 22</p> <p>Kenmerk:</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het inspraakpunt</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De lucht boven de Randstad en Zuid-Nederland behoort tot de smerigste en ongezondste van heel Europa. Voor een derde komt de vervuilde lucht uit het buitenland, zoals industriegebieden in Duitsland en België. Voor een beperkt deel zijn de Nederlanders echter zelf verantwoordelijk voor de vervuiling. Ook is Nederland een exporteur van fijn stof concentraties naar het buitenland. De Nederlandse autoriteiten staan grotendeels machteloos als de luchtkwaliteit bij de Europese norm achterblijft; tegen de invloed van het buitenland en de niet door mensen gegenereerde problemen valt weinig te doen. De stofnormen eisen jaarlijks tussen de 3400 en 5700 doden. De effecten van fijn stof doen niet onder voor die van verkeersongevallen, te veel eten en meeroken.</p> <p>2 De gevolgen van de nieuwe luchtkwaliteitsnorm voor woningbouwprojecten worden op dit moment geïnventariseerd. Maatregelen moeten niet alleen door het Rijk worden genomen, maar ook door de decentrale overheden. De plannen om de capaciteit van de weginfrastructuur aan te passen aan de toenemende mobiliteit worden gedwarsboemd door de normering voor fijn stof in de lucht. Nepron heeft een wijzigingsvoorstel voor het Ontwerp-besluit Luchtkwaliteit aangeboden. Hierin wordt de directe koppeling tussen het wijzigen van bestemmingsplannen en Europese normen losgelaten. Met deze wijziging kan een einde worden gemaakt aan de verlamme werking die de luchtkwaliteitsproblemen hebben op de bouw van woningen en andere gebouwen in Nederland. Nederland moet dit jaar volledig aan de Brusselse norm voor luchtkwaliteit voldoen van de Raad van State. Volgens het RIVM zal dit niet lukken, ook niet na invoering van het pakket maatregelen dat de regering op Prinsjesdag 2005 heeft aangekondigd. Het kabinet wil graag uitstel krijgen tot 2010 om aan alle eisen te voldoen. Nederland is vermoedelijk het enige Europese land dat de regels over luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening rechtstreeks en star koppelt. Deze rechtstreekse koppeling is zeer omstrede. Daarnaast is de fijnstofregeling voor kritiek vatbaar vanwege de definitie voor fijnstof en het ontbreken van een onderscheid tussen kwaadaardige en goedaardige effecten. Of in een bepaald gebied de luchtkwaliteit aan de Europese normen voldoet, hangt in zekere mate samen met de windrichting die op het moment van meting van kracht is. Ook deze windrichtingafhankelijkheid van overtredingen van de Europese normen maakt het niet zinvol</p>	<p>1 Rijkswaterstaat onderschrijft het belang van een goede luchtkwaliteit en is op de hoogte van de effecten van de luchtkwaliteit op de volksgezondheid.</p> <p>2 Ten aanzien van luchtkwaliteit is voor het project Uitbreiding A12 Gouda – Woerden het Besluit Luchtkwaliteit 2005 van toepassing. Besluitvorming over de inhoud van de regelgeving valt buiten het kader van deze studie.</p>

om luchtkwaliteit en de bestemming van een specifiek gebied star aan elkaar te koppelen. Het beleid dient voluit te worden gericht op het wegnemen, c.q. reduceren van de oorzaken: bronbeleid. Op korte termijn is reparatiewetgeving nodig: de regelgeving zou zich moeten richten op PM 2,5 en kwaadaardig fijnstof; in Nederland zal de starre koppeling tussen luchtkwaliteit en bestemmen, ontwikkelen en bouwen moeten worden losgelaten ; in Europa om de normstelling trefzeker te preciseren. Als de regels niet op korte termijn worden aangepast, komt de uitvoering van zowel de Nota Ruimte als de Nota Mobiliteit acuut in gevaar. De mooie plannen om te komen tot ontwikkelingsplanologie worden door het fijn stof krachtig ondermijnd, als er geen volslagen andere bestuurlijke aanpak wordt gekozen, zowel in Europa als in Nederland. Medio 2006 moet de nieuwe Wet Luchtkwaliteit in werking treden. Het is te hopen dat ruim voor dat moment de Europese Commissie de Europese Richtlijn pragmatisch heeft aangepast en dat de Nederlandse wet zowel de volksgezondheid als de ruimtelijke ontwikkeling zal dienen.