

Startnotitie

uitbreiding A12

Gouda - Woerden

Uitbreiding capaciteit op de zuidelijke rijbaan van de
A12 Gouda - Woerden

Afbeeldingen in voorkaft:

1. Overzichtskaart
2. Kaart huidige situatie
3. Kaart ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020

Afbeeldingen in achterkaft

4. Tekeningen:
 - o 1 huidige situatie
 - o 2 reguliere verbreding
 - o 3 plusstrook geopend
 - o 4 plusstrook gesloten

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon: 010 – 402 6200

Informatie: A.J.J.M. van der Linden
Telefoon: 010 - 402 6703
Fax: 010 - 233 0616

Datum: oktober 2005

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de studie	5
1.2 Welke procedure wordt gevolgd?	5
1.3 Wat is een Startnotitie?	6
1.4 U kunt reageren	6
1.5 Leeswijzer	7
2 Probleem- en doelstelling	9
2.1 Probleemstelling	9
2.2 Doelstelling	9
2.3 Relaties met andere projecten en studies	9
3 Alternatieven	11
3.1 Randvoorwaarden	11
3.2 Referentiesituatie	11
3.3 Voorgenomen activiteit	11
3.4 Benuttingsalternatief	12
3.5 Meest Milieuvriendelijke Alternatief	12
4 Huidige situatie en ontwikkelingen	13
4.1 Verkeer	13
4.2 Ruimtelijke Ordening	15
4.3 Milieu	16
5 Te onderzoeken effecten	21
5.1 Hoe de effecten worden bepaald	21
5.2 Verkeer	22
5.3 Ruimtelijke Ordening	22
5.4 Milieu	23
5.5 Kosten	24
5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	25
6 Procedure en planning	27
6.1 Het traject van de Tracéwetprocedure	27
6.2 Verkorting van de proceduretijd	30
6.3 Wijziging Tracéwet	30
6.4 Tijdsplanning	31
6.5 Mogelijkheden tot inspraak	32
Literatuur	33
Woordenlijst	35

1 Inleiding

Op de zuidelijke rijbaan van de A12 (richting Utrecht) tussen knooppunt Gouwe en Woerden staan vrijwel dagelijks files. 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. Voor de komende jaren wordt ook een groei van het verkeer voorzien, waardoor het probleem steeds nijpender zal worden. Vergroting van de capaciteit van het wegvak zal het probleem sterk verminderen. 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 Woerden - Oudenrijn vormt de doorstroming van het verkeer een probleem. Op het wegvak Woerden – Oudenrijn wordt een capaciteitsuitbreiding onderzocht in een aparte procedure. Om de eenduidigheid van de studie te garanderen worden de wegvakken Gouda – Woerden en Woerden – Oudenrijn op dezelfde wijze bestudeerd.

1.1 Aanleiding voor de studie

De doorstroming van het verkeer op de zuidelijke rijbaan van de A12 op het traject Gouda - Woerden 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 de Zuidplaspolder, Gouda, Woerden en Leidsche Rijn wordt een verdere toename van het verkeer voorzien in de komende jaren. Het probleem zal hierdoor nijpender worden. Vergroting van de capaciteit van het traject zal het probleem sterk verminderen.

De A12 tussen Gouda en Woerden is een knelpunt dat in het kader van het zogenaamde programma ZSM2 wordt aangepakt. In het programma ZSM2 zijn trajecten van wegen opgenomen die bekende bereikbaarheidsknelpunten in de doorgaande verbindingen zijn. Deze knelpunten vragen op korte termijn om een aanpak. De A12 Gouda – Woerden is onderdeel van dit programma. 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 wegbreiding.

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

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de capaciteitsvergrotenende maatregelen op de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Gouda en Woerden 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.-studie. Met het uitbrengen van deze Startnotitie maakt Rijkswaterstaat Zuid-Holland als initiatiefnemer voor dit project, bekend dat er een m.e.r.-studie wordt gestart naar de (milieu-) effecten van de voorgenomen oplossing in het kader van de Tracéwet te weten het realiseren van extra capaciteit op het eerder aangegeven wegvak van de A12. Doel van een 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. Ook bakent de Startnotitie het aantal alternatieven af en geeft aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage.

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, dan kunt u uw reactie sturen aan:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat A12 Gouda – Woerden
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Uw inspraakreactie kunt u ook via internet versturen: www.inspraakvenw.nl. Als u dat wenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

In de advertenties van de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van inspraak vermeld.

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 (2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (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 de zuidelijke rijbaan 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.

Weten hoe de procedure in elkaar zit? Wat is de planning?

In hoofdstuk 6 wordt de Tracéwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn, beschreven. 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 Probleem- en doelstelling

Het probleem dat met de aanleg van de extra wegcapaciteit aangepakt wordt is de filevorming tijdens de spits op de zuidelijke rijbaan van het wegvak van de A12 tussen Gouda en Woerden. Uitbreiding van de wegcapaciteit moet de doorstroming in de spitsperioden op de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Gouda en Woerden verbeteren.

2.1 Probleemstelling

Op de A12 tussen knooppunt Gouwe en Woerden is sprake van structurele filevorming. Dit wordt veroorzaakt door:

- de rijbaanversmalling bij Gouda van 4 naar 3 rijstroken;
- terugslag vanaf de toerit N11 bij Bodegraven;
- terugslag vanaf de aansluiting Woerden.

Door het gereedkomen van de N11 is de piekintensiteit op de toerit N11 nabij Bodegraven verder toegenomen waardoor ook de filevorming op de A12 sterk is toegenomen. De komende jaren zal – als er niets gebeurt – de fileproblematiek op de A12 verergeren. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat de komende jaren blijven doen.

- De kaart in de kaft van deze Startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie.

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is de capaciteit van de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Gouda en Woerden te vergroten en daardoor de doorstroming tussen Gouda en Woerden te verbeteren.

De maatregelen worden getoetst aan de streefwaarden voor 2020 uit de Nota Mobiliteit.

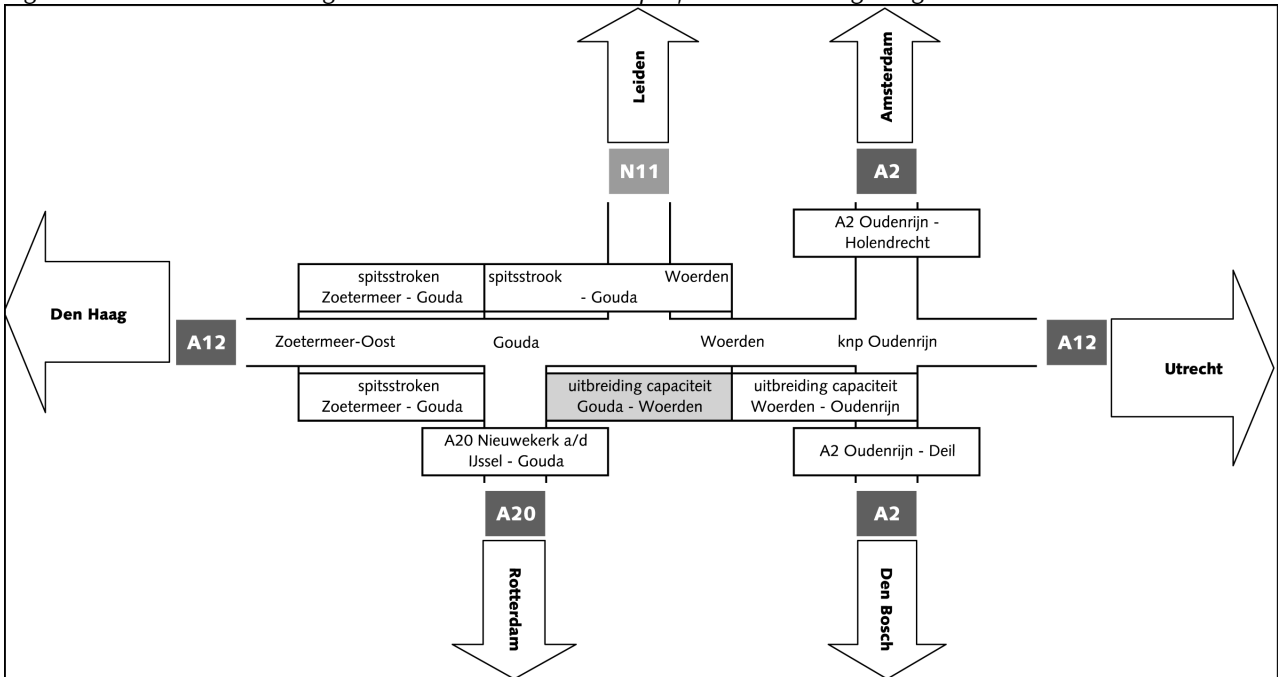
2.3 Relaties met andere projecten en studies

Het project A12 Gouda – Woerden heeft een relatie met een aantal projecten in de omgeving van de A12. Enerzijds betreft het studies naar infrastructuurprojecten:

- Plusstrook A12 Woerden – Gouda (noordelijke rijbaan)
- Plusstroken A12 Zoetermeer Oost – Gouda
- A20 maatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda
- A12 Woerden – knp Oudenrijn (zuidelijke rijbaan)
- A2 Oudenrijn – Holendrecht
- A2 Oudenrijn – Deil

Anderzijds zijn er een aantal woningbouw- en bedrijventerreinprojecten zoals in de Zuidplaspolder, Woerden en Leidsche Rijn. Die projecten zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020 die u kunt vinden in de kaft.

Figuur 1: Schematische weergave van de infrastructurele projecten in de omgeving van de A12 Gouda – Woerden



3 Alternatieven

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

3.1 Voorwaarden

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 MER wordt altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in de referentiesituatie meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met de referentiesituatie 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.

In de kافت van deze Startnotitie is een afbeelding opgenomen van de referentiesituatie.

3.3 Voorkeursalternatief

Op het wegvak Gouda - Woerden wordt aan de middenbermzijde een extra rijstrook aangelegd, die gebruikt wordt voor het verkeer als vierde rijstrook. In het verbredingsalternatief wordt deze rijstrook permanent opengesteld. Op deze wijze kan de doorstroming van het verkeer aanzienlijk verbeteren.

In de kافت van deze Startnotitie is een afbeelding opgenomen van een extra rijstrook.

3.4 Benuttingsalternatief

Het benuttingsalternatief voor dit traject bestaat uit een plusstrook, dat is een spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan. Deze rijstrook zal gedurende drukke perioden, meestal in de spitsperiode worden opengesteld. De vluchtstrook blijft behouden.

In de kافت van deze Startnotitie zijn afbeeldingen opgenomen van een geopende respectievelijk een gesloten plusstrook.

3.5 Meest Milieuvriendelijk 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 Huidige situatie en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. Aan de orde komen het beleid van de te onderzoeken aspecten, 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

Wetgeving en 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 voor het jaar 2020 uit de Nota Mobiliteit. 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 het knooppunt Gouwe sluit de A20 aan op de A12.

Tussen het knooppunt Gouwe en de aansluiting Gouda bestaat de A12 uit 4 rijstroken met een vluchtstrook. Na de aansluiting Gouda wordt de weg versmald van 4 naar 3 rijstroken met een vluchtstrook. Voor deze studie is het gedeelte Gouda – Woerden van belang. Het traject heeft een lengte van ongeveer 14 kilometer. Behalve de aansluitingen Gouda en Woerden zijn er de aansluitingen Reeuwijk en Nieuwerbrug en de toerit vanaf de N11 bij Bodegraven.

Toename verkeer 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 - capaciteitverhouding genoemd, afgekort tot I/C-verhouding. Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,65 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling en treedt er geen congestie op. Tussen de 0,65 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 knooppunt Gouwe – De Meern (ochtendspits 2003)

A12	Knp Gouwe – Gouda	Gouda – Reeuwijk	Reeuwijk – Bodegraven	Bodegraven – Nieuwerbrug	Nieuwerbrug – Woerden
I/C	0,65 - 0,85	0,65 - 0,85	0,65 - 0,85	0,65 - 0,85	0,85 - 1,00
	Matige afwikkeling	Matige afwikkeling	Matige afwikkeling	Matige afwikkeling	Slechte afwikkeling

Op het wegvak knooppunt Gouwe – Gouda zijn 4 rijstroken beschikbaar. Vanaf Gouda zijn er drie rijstroken beschikbaar. In de huidige situatie (2003) is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van het wegvak knooppunt Gouwe – Nieuwerbrug tussen de 0,65 en 0,85. Er treedt vertraging en filevorming op.

Op het wegvak Nieuwerbrug - Woerden is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit tussen de 0,85 en 1,00. Bij een dergelijke maat is er sprake van filevorming.

In de periode 1999 – 2003 is het verkeer op de A12 tussen knooppunt Gouwe en Woerden met circa 6% gegroeid. In grafiek 1 is het gemiddeld aantal motorvoertuigen voor een werkdag per etmaal in 1999 en 2003 weergegeven. Bij een toegenomen verkeersaanbod is de beschikbare wegcapaciteit in deze periode gelijk gebleven. Dit heeft een verdere toename van de congestie tot gevolg.

Wegvak	1999 (mvt/etm)	2003 (mvt/etm)	Groei 1999-2003
knooppunt Gouwe - Gouda	73000	78000	6,8
Gouda - Reeuwijk	66000	69500	5,3
Reeuwijk - Bodegraven	62000	64500	4,0
Bodegraven - Nieuwerbrug	69500	74500	7,2
Nieuwerbrug - Woerden	69500	75000	7,9

Tabel 2: Werkdaggemiddelde aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal (etm) en % groei op het traject van de zuidelijke rijbaan van de A12 Knooppunt Gouwe - Woerden

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 regionaal wegennet met een meer dan plaatselijk belang op het traject knooppunt Gouwe - Woerden bestaat uit:

- N11 Bodegraven - Leiden;
- N458: gedeelte Bodegraven - Woerden.

Het regionale wegennet 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. De aanpassingen bestaan uit de aanleg van:

- een westelijke randweg Woerden,
- een weg van de aansluiting Nieuwerbrug naar Woerden-Middelland,
- de aanpassing van de aansluiting Woerden/Linschoten.

4.2 Ruimtelijke Ordening

Wetgeving en beleid

In de Nota Ruimte (kabinetsstandpunt 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

Langs het traject knooppunt Gouwe - Woerden bevinden zich enkele stedelijke gebieden. Van west naar oost liggen langs de A12 de volgende gemeenten: de grootste gemeente Gouda met circa 72.000 inwoners, Reeuwijk 13.000 inwoners, Bodegraven 20.000 inwoners, Woerden 48.000 inwoners en Montfoort 13.000 inwoners. In het plangebied bevinden zich enkele locaties die als woningbouwlocaties voor de toekomst zijn aangemerkt. Deze locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020 in de kaft.

Bedrijventerreinen

Langs de A12 in het plangebied bevindt zich een aantal bedrijventerreinen. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijventerrein Coenecoop en Gouwepark bij Gouda en Snellerpoort bij Woerden.

In het plangebied bevinden zich enkele locaties waar in de toekomst bedrijventerreinen worden ontwikkeld of uitgebreid. Deze locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020 in de kaart.

Overige ontwikkelingen

In het ontwikkelingsbeeld van de Deltametropool is een integraal ontwikkelingsplan Zuidplaspolder aangekondigd. Het betreft hier de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en glastuinbouw. De provincie is trekker van deze integrale planontwikkeling en heeft het gebied vergroot tot de driehoek Rotterdam – Gouda - Zoetermeer. Het gebied is aangegeven op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020 in de kaart.

4.3 Milieu

4.3.1 Woon- en leefomgeving

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan 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 meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet geluidshinder en het Besluit Luchtkwaliteit. De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 5 augustus 2005 van kracht is geworden. Het Nationaal Luchtkwaliteitsplan zal in 2005 verder worden aangevuld met maatregelen, onder andere voor lokale situaties. 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 geluidshinder in de aangrenzende gebieden. Ter hoogte van Gouda wordt door de gemeente Gouda een saneringsgeluidsscherm gerealiseerd. Aansluitend op dit scherm zal Rijkswaterstaat in het kader van de plusstrook A12 Woerden – Gouda ter hoogte van Gouda en Reeuwijk eveneens een geluidsscherm realiseren. In de omgeving van de A12 liggen natuurgebieden, waaronder de Reeuwijkse Plassen. Zonder maatregelen verbetert de geluidhindersituatie niet. Het

wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen, maar daar staat tegenover dat de situatie weer verslechtert door de groei van met name het (zware) vrachtverkeer.

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 plandrempel in de voorgaande jaren niet wordt overschreden.

Zonekaarten luchtkwaliteit van de provincies Zuid-Holland en Utrecht laten in de huidige situatie een beperkte overschrijding van de plandrempel voor NO₂ zien. Voor zwevende deeltjes (fijn stof) is niet uit te sluiten dat de norm, gelet op de hoge achtergrondconcentratie, op dit moment ook wordt overschreden. Aan de bestrijding van deze problemen wordt een hoge prioriteit gegeven door het kabinet.

Voor de overige stoffen; benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(a)pyreen zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde geconstateerd.

Externe veiligheid

Uit de risico-inventarisatie "Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland peiljaar 2002 van onderzoeksbureau AVIV B.V. blijkt dat de norm voor het plaatsgebonden risico (PR) in de huidige situatie niet wordt overschreden. Ook aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt ruimschoots voldaan.

Recreatie

In de directe omgeving van de A12 liggen gebieden met een recreatieve functie; onder andere de Reeuwijkse Plassen. De A12 veroorzaakt hiervoor geen barrièrewerking.

4.3.2 Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen, zoals: natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Wetgeving en beleid

Het nationaal beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Een voorbeeld daarvan is de Habitat- en Vogelrichtlijn die zowel de soorten als de leefgebieden van dieren en planten beschermt. Deze EU-richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In het SGR (Structuurschema Groene Ruimte) en de nota NBL21 (Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw) 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. Bij aantasting van de EHS moet zo weinig mogelijk natuur vernietigd worden door het nemen van mitigerende maatregelen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel).

Het beleid is erop gericht meer aandacht te vragen voor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg (en groot onderhoud) van infrastructuur.

Voor bodem en grondwater is het nationaal 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 door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Zuid-Holland nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in het provinciale beleidsplan voor natuur en landschap. Het Plan van aanpak Ontsnippering bevat maatregelen om o.a. de versnippering door bestaande infrastructuur te verminderen.

De Provinciale Milieuverordening (PMV) vloeit voort uit de Wet Milieubeheer. In de PMV worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. In het streekplan Zuid-Holland Oost en Zuid-Holland West zijn bodembeschermingsgebieden aangewezen.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Het gebied waarvoor de effecten van het wegvak worden bestudeerd maakt deel uit van het Groene Hart van de Randstad. Het totale gebied kent een beperkte verstedelijking: enige lintbebouwing, dorpen en (kleine) steden (Gouda, Bodegraven, Woerden). De spoorlijn Utrecht - Gouda kruist de A12 bij Woerden.

Nabij de Wiericken wordt een gebied doorsneden dat onderdeel uitmaakt van het Nationaal Landschapspatroon.

Op basis van de Architectuurnota is een visie opgesteld die uitspraken doet over de gewenste afstemming van de vormgeving van viaducten en geluidsschermen op de A12. Conform deze vormgeving wordt ter hoogte van Gouda door de gemeente Gouda aan de zuidkant van de A12 een saneringsgeluidsscherm gerealiseerd. Aansluitend op dit scherm zal door Rijkswaterstaat in het kader van de plusstrook A12 Woerden – Gouda ter hoogte van Gouda en Reeuwijk eveneens een geluidsscherm worden gerealiseerd. Er zijn geen gegevens bekend over archeologisch waardevolle plekken in de directe omgeving van het studiegebied.

Natuur

In de directe omgeving van de weg liggen de Reeuwijkse Plassen. Dit natuurgebied valt onder de Vogelrichtlijn. Dit betekent dat geen extra verstoring van (broed)vogels mag optreden. Het wegvak kent bovendien een drietal faunaknelpunten, ter hoogte van Gouda (Bloemendaalseweg), Reeuwijkse Hout en de Enkele en Dubbele Wiericke. De faunaknelpunten bij de Bloemendaalseweg en bij de Enkele en Dubbele Wiericke worden in het kader van de aanleg van de plusstrook A12 Woerden – Gouda aangepakt. In de omgeving van Gouda komt een aantal natuurgebieden voor waarvoor (in het geval van vernietiging of verstoring) compensatieplicht geldt. Door de aanleg van een ecologische verbindingszone langs de Enkele en Dubbele Wiericke, worden de Nieuwkoopse en Reeuwijkse Plassen met elkaar verbonden (Provincie Zuid-Holland).

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, en zal worden verankerd in de PKB van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Langs de A12 komen geen bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden voor. Ten noorden van het Gouwe aquaduct is een voormalig opslagterrein als verdachte bodemverontreinigingslocatie aangemerkt. Verder zijn geen verontreinigde locaties bekend. Door gericht beleid zal de kwaliteit van bodem en water in het algemeen verbeteren. Door het wegvak te voorzien van zeer open asfaltbeton (ZOAB) wordt het water beter gefilterd en is er minder sprake van spatwater. Dat draagt bij aan een schonere bodem. Er vindt een studie plaats naar de mogelijkheden tot vergroting van de waterberging, in combinatie met andere functies (Provincie Utrecht).

5 Te onderzoeken effecten

In het MER worden de milieueffecten van de alternatieven beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), andere krijgen een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief). De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

Voor een overzicht van te onderzoeken aspecten: zie de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.
--

5.1 Hoe de effecten 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; bijvoorbeeld files op de A12 die terugslaan tot bij het knooppunt Gouwe. 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 jaar 2020. Dit is ongeveer negen jaar na realisatie van de uitbreiding. 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 moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet 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. Dit kan ertoe leiden dat voor een enkele effectbepaling

het in ogenschouw te nemen jaar afwijkt van 2020. Het dan te kiezen jaar moet in ieder geval een goed inzicht geven in de te verwachten effecten.

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 methoden 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.

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 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 vergroting van de capaciteit kan worden uitgevoerd zonder aankoop van extra gronden en zal geen invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Vandaar dat het aspect wonen en werken in het MER niet apart zal worden onderzocht.

Ruimtebeslag

De uitbreiding van het asfalt wordt in hectares aangegeven.

Recreatie

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 beïnvloed, maar verbeterd doordat de filevorming afneemt. Het aspect recreatie zal in het MER niet nader worden onderzocht.

5.4 Milieu

5.4.1 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 2007 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2021 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidsbelasting 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 Ontwerptractébesluit (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 concentraties NO₂ en 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 zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen. Als uit onderzoek in de m.e.r.-fase zou blijken dat grenswaarden worden overschreden, zal tevens worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om overschrijdingen te niet te doen.

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 in het planjaar 2020. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). 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.

5.4.2 Natuurlijke omgeving

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

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 Route-ontwerp A12 (Regenboogroute) in het kader van de Architectuurnota. Onderzocht zal worden of er in het werkgebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische waardevolle plekken. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Natuur

De effecten van toenemend ruimtegebruik worden kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. De te vellen of te verplaatsen bomen en bosplantsoen worden geïnventariseerd; deze worden gecompenseerd. De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten planten en dieren vernietigd of bedreigd worden. In zoverre relevant wordt ook versnippering en verstoring 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.

In hoeverre sprake is van barrièrewerking wordt gemeten aan de hand van het aantal knelpunten in de Ecologische Hoofdstructuur ten gevolge van de rijksweg. In het onderzoek wordt rekening gehouden met de realisatie van faunapassages bij de Bloemendaalseweg en bij de Enkele en Dubbele Wiericke.

Bodem en water

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.

In het MER wordt ingegaan op de verwachte effecten op de kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off). Het studiegebied ligt niet 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 MER 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

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Intensiteiten en capaciteit Reistijden 	kwantitatief kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> I/C-verhouding Reistijdwinst, reistijdfactor conform nota mobiliteit 2020
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> doden en gewonden 	kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Verhouding voertuigen km op autosnelweg/onderliggend wegennet. Hoeveelheid files maximumsnelheid in verhouding tot inrichting van de weg.
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> ruimtebeslag 	kwantitatief	aantal hectare extra asfalt
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Gevelbelasting per woning in 1986, 2007 en 2021 oppervlak geluidbelast stiltegebied oppervlak geluidbelast recreatiegebied oppervlak geluidbelast weidevogelgebied 	Modelstudie Modelstudie Modelstudie Modelstudie	grenswaarden (Wet Geluidhinder en eventuele Besluiten) hectare > 40 dB(A) hectare > 50 dB(A) hectare > 47 dB(A)
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> NO₂ Fijn stof 	modelstudie modelstudie	<ul style="list-style-type: none"> Jaargemiddelde concentraties >40µg/m³ NO₂ Uurgemiddelde concentraties >200µg/m³ NO₂ Jaargemiddelde concentraties >40µg/m³ fijn stof 24-uur gemiddelde concentraties > 50µg/m³ fijn stof
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Plaatsgebondenrisico (PR) Groepsrisico (GR) 	kwalitatief kwalitatief	Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10 ⁻⁶ per jaar.
Landschap	<ul style="list-style-type: none"> visueel ruimtelijke aspecten landschappelijke inpassing 	kwalitatief kwalitatief	mate van hinder geluidsschermen
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> vernietiging verstoring versnippering compensatie 	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief	soorten/oppervlak vernietigd gebied, aantal te vellen bomen oppervlak verstoord areaal broed vogels aantal verstoorde relaties te compenseren hectares
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> effecten op waterhuishouding 	Watertoets	toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder

6 Procedure en planning

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

6.1 Het traject van de Tracéwetprocedure

Rijkswaterstaat Zuid-Holland is initiatiefnemer van het project. Dit betekent onder meer dat Rijkswaterstaat Zuid-Holland verantwoordelijk is voor deze Startnotie, en straks het onderzoek moet uitvoeren om de kansrijke alternatieve oplossingen uit te werken en voor elk van die oplossingen de effecten in kaart te brengen. De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt, samen met de minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke ordening en Milieu, de uiteindelijke beslissing over de uitbreiding van de capaciteit van de A12. Beide ministers zijn samen het bevoegde gezag.

De betrokken bestuursorganen bij dit project zijn: de provincies Zuid-Holland en Utrecht, de gemeenten Gouda, Reeuwijk, Bodegraven, Woerden en Montfoort en de Hoogheemraadschappen van Rijnland en De Stichtse Rijnlanden.

Figuur 2: de verschillende stappen in de Tracéwet-procedure onder elkaar gezet

Startnotiefase	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; text-align: center;">Startnotie</div> <div style="width: 80%; text-align: center;">Inspraak / advies</div> <div style="width: 60%; text-align: center;">Richtlijnen</div> </div>	Stap 1 Stap 2
Trajectnota/MER-fase	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; text-align: center;">Trajectnota/MER</div> <div style="width: 80%; text-align: center;">Inspraak / advies</div> <div style="width: 60%; text-align: center;">Standpunt</div> </div>	Stap 3 Stap 4 Stap 5
Tracébesluitfase	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; text-align: center;">Ontwerp-Tracébesluit</div> <div style="width: 80%; text-align: center;">Inspraak / advies</div> <div style="width: 60%; text-align: center;">Tracébesluit</div> <div style="width: 70%; text-align: center;">Beroep</div> <div style="width: 50%; text-align: center;">Uitvoeringsbesluiten</div> </div>	Stap 6 Stap 7 Stap 8 Stap 9
Realisatiefase	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; text-align: center;">Realisatie</div> <div style="width: 80%; text-align: center;">Evaluatie</div> </div>	Stap 10

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen in de Tracéwetprocedure.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Zuid-Holland. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd. Tevens wordt de Startnotitie voor advies toegezonden aan de betrokken bestuursorganen, aan de commissie voor de milieueffectrapportage en eventuele andere adviseurs.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen. 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 wettelijke omschrijving luidt als volgt: 'Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER'. 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 milieueffectrapportage. 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, het advies van de betrokken bestuursorganen, adviseurs en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

Stap 3: Trajectnota/MER

Rijkswaterstaat Zuid-Holland 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: inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt zes weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Daarnaast 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:

1. Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. 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. Betrokken bestuursorganen kunnen binnen een door de Minister te bepalen termijn van maximaal 4 maanden na de dag van terinzagelegging reageren met een met redenen omkleed advies. 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 voor de milieu-effectrapportage 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 capaciteitsuitbreiding van 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 Ontwerptracébesluit

De minister van V&W stelt, in overeenstemming met de minister van VROM, het OTB vast. Het OTB ligt voor een ieder ter visie. Tijdens de tervisielegging kunnen inspraakreacties worden ingediend. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De huidige termijn van de tervisielegging bedraagt zes weken voor schriftelijke en mondelinge reacties. Na de inwerkingtreding van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (UOV) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zal deze zes weken bedragen voor zowel de mondelinge als schriftelijke reacties. 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.

6.2 Verkorting van de proceduretijd

Gezien de relatief beperkte omvang van het infrastructurele probleem en de beperkte aantal reële alternatieven wordt het mogelijk geacht de in de Tracéwet gestelde termijnen, daar waar de wet die mogelijkheid biedt, te beperken. Het gaat dan met name om de reactietermijn die de minister kan stellen aan de betrokken bestuursorganen en de termijnen die de minister en de initiatiefnemer zelf hebben voor het voorbereiden van een volgende stap in de procedure. Deze termijnen zullen in dit project steeds kritisch worden gezien.

6.3 Wijziging Tracéwet

Op 8 november 2004 is een voortel tot wijziging van de Tracéwet (tweede tranche) gezonden aan de tweede kamer (kamerstukken II 2004/5, 29859, nrs. 1-4). Eén van de hoofdpunten van het wetsvoorstel is de invoering van een verkorte Tracéwetprocedure voor aanpassingen van de bestaande hoofdinfrastructuur. De verkorting bestaat daarin dat de fase van de trajectnota en het standpunt van het bevoegd gezag worden overgeslagen. Indien op het moment van het vaststellen van de trajectnota genoemd wetsvoorstel in werking is getreden zal de nieuwe verkorte procedure op dit project van toepassing zijn en zal de tijdplanning worden aangepast. Tevens bevat het wetsvoorstel de keuzemogelijkheid om alleen de Minister van Verkeer en Waterstaat het Tracébesluit te laten vaststellen. Of van deze keuzemogelijkheid gebruikt wordt gemaakt is momenteel niet bekend.

6.4 Tijdsplanning

In onderstaand schema wordt de planning weergegeven.
 BG = bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
 IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Zuid-Holland,
 Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage
 MER = milieueffectrapport

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 Startnotitie	BG maakt de Startnotitie openbaar INSPRAAK over de te onderzoeken effecten Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	november 2005 november 2005 januari 2006 februari 2006
Fase 2 Trajectnota/ MER	IN stelt trajectnota/MER op BG stelt de trajectnota/MER vast en legt het ter inzage INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over de inhoud van de trajectnota/MER, mogelijkheid om voorkeur aan te geven Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER Besturen adviseren over MER BG stelt haar voorkeur vast en legt deze vast in een standpunt	februari – november 2007 november 2007 november 2007 – december 2007 december – februari 2008 februari – april 2008
Fase 3 Ontwerp-tracébesluit	IN werkt het voorkeurstracé uit. BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt het ter inzage INSPRAAK over de keuze en invulling van het besluit Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit	april – september 2008 september 2008 september – oktober 2008 november 2008
Fase 4 Tracébesluit	BG neemt tracébesluit BEROEPSPROCEDURE Uitspraak Raad van State (1 jaar na beroepen)	maart 2009 maart 2010
Fase 5 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd Milieugevolgen worden geëvalueerd	2010 – 2012

6.5 Mogelijkheden tot inspraak

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil gaan onderzoeken in de studie naar de uitbreiding van de capaciteit op de A12 Gouda - Woerden. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. In de advertenties van de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van inspraak vermeld. U moet uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat A12 Gouda – Woerden
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

www.inspraakvenw.nl.

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Literatuur

Handleiding start tracé/m.e.r.-procedure – (Tracé/m.e.r.-centrum DWW)	1999
Benutting A12 Utrecht West – (Rijkswaterstaat Utrecht en Zuid-Holland)	2003
Rijksnota's	
Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen	1999
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	2001
Natuurbeleidsplan	1990
Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen	2000
Nota Natuur, Bos en Landschap in 21 ^e eeuw	2000
Ruimtelijk Economisch Beleid	1999
Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	1996
Structuurschema Groene Ruimte	1995
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	1990
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	1991
Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)	1996
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	2001
Wet geluidhinder	1979
Wet Milieubeheer	1993
Besluit Luchtkwaliteit	2001
Natuurbeschermingswet	1998
Flora- en Faunawet	2001
Regionale plannen	
Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland per 1 januari 1999	1999
Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland	1996
Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 en 2)	1992/1996
Randstadgroenstructuur	1988
Streekplan Zuid-Holland Oost	1995
Streekplan Zuid-Holland West	1997

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidsniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
Architectuurnota	Nota Architectuurbeleid 2001-2004 (rijksnota)
Awb	Algemene wet bestuursrecht
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de Minister van V&W
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling
Commissie m.e.r./Cie –mer	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
dB(A)	Maat voor het geluidsniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
Ecologische verbindingszone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Geluidsbelasting	de waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
I/C	De verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de capaciteit (C) van de weg.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspraakpunt m.e.r.-procedure	Overheidsinstelling die de uitvoering van inspraakprocedures begeleidt Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het

milieueffectrapportage	milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming
Meest Milieuvriendelijk Alternatief; MMA	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER; Milieueffectrapport	Milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen
NBL21	Natuur, Bos en Landschap 21 ^e eeuw (rijksnota)
NO2	Stikstofoxiden, veroorzaker van onder meer verzuring
Nota Mobiliteit	Het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. De nota is uitgebracht in het najaar van 2004 en doorloopt een PKB procedure.
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering
Plaatsgebonden risico	Kans per jaar dat een persoon overlijdt op een bepaalde plaats door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
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 een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
Run-off	Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd
Saneringssituatie (geluid)	Dit betreft een woning of andere geluidsgevoelige bestemming waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 55 dB(A). In de Wet geluidhinder gelden voor deze gevallen aparte grenswaarden en procedures.
SGR	Structuurschema Groene Ruimte (rijksnota)
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
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.
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie

	waarin de ruimtelijk ordening is vastgelegd
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Tracéwetprocedure.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure wordt hieraan gekoppeld.
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (rijksnota)
Watertoets	Een procesinstrument dat waterhuishoudkundige aspecten en doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze betreft bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
ZOAB	Zeer open asfaltbeton
ZSM	Deze afkorting staat voor "Zichtbaar, Slim en Meetbaar". Het gaat om prioritaire projecten, zoals spitsstroken, die vanuit de Spoedwet Wegverbreding en/of fileplan ZSM in de periode 2003-2010 worden uitgevoerd.