

1677 - 19

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER uitbreiding A12 Woerden - Oudenrijn

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat
Utrecht

31 mei 2006

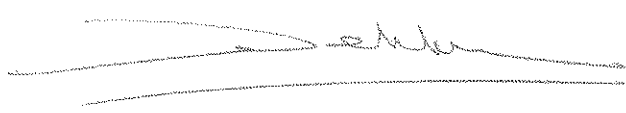
Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER uitbreiding A12 Woerden - Oudenrijn



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

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER uitbreiding A12 Woerden - Oudenrijn

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 Nulalternatief (referentiesituatie)	4
3.2.2 Voorkeursalternatief.....	5
3.2.3 Benuttingsalternatief.....	5
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	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 aansluiting Woerden en knooppunt Oudenrijn 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 gekozen alternatief worden 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 Utrecht.

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 tussen aansluiting Woerden en het knooppunt Oudenrijn zowel tijdens de ochtend- als in de avondspits dagelijks files op. 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 Woerden en Oudenrijn 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 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 ontwerp tracébesluit/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 ontwerp tracébesluit/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 ontwerp tracébesluit/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 ontwerp tracébesluit/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 wordt binnen het bestaande wegprofiel gebleven.

Vanwege de aanwezige ruimte in het dwarsprofiel van de weg kan voor de breedte zoveel mogelijk aangesloten bij een normale rijstrookbreedte. 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 een 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 geluidbelasting). 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.

Tijds horizon

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 en bepaal de toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de aanleg van de benuttingsvariant voor het etmaal.

Geef aan wat de kwalitatieve gevolgen zijn, 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 onveiliger 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 vóór de reconstructie is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020 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 bezien 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 (immissie) 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;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- 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, Benzeen 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 tot 2015.

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:

Volgnummer: 1 Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker gaat aan de rand van Linschoten wonen met uitzicht op de snelweg. Inspreker wil graag weten wat voorliggend project precies inhoudt.	1. Dit project betreft de uitbreiding van de A12 tussen Woerden en Oudenrijn met een 4e rijstrook. In het kader van het groot onderhoud van de A12 op dit traject is in 2004 de rijbaan hiervoor verbreed. De 4e rijstrook wordt op dit stuk van de rijbaan gerealiseerd. De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn betreffen het aanpassen van de elektronica in en boven de weg en het aanbrengen van de belijning. Het project is onderdeel van het project A12 BRAVO (brede regionale aanpak voorkomt oponthoud). De randweg om Harmelen, de westelijke ontsluitingsweg Woerden en een nieuwe aansluiting bij Woerden-oost met aansluitende provinciale weg zijn andere projecten die binnen A12 BRAVO worden gerealiseerd.

Volgnummer: 2 Afzender: G. Lambregts Walnootstraat 11 3552GS UTRECHT Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Door het verkeersaanbod is het nu al niet mogelijk om harder dan 100 km/u te rijden. Als deze maximumsnelheid op het traject Den Haag - Oudenburg in beide richtingen wordt ingevoerd zal dit de uitstoot van schadelijke stoffen met 20 - 25% verminderen. 2. Voer een permanent inhaalverbod in voor vrachtwagens in beide richtingen, dit verbetert de doorstroming. 3. Stel een plusstrook open in de richting Utrecht vanaf hectometerpaal 43.5. De voorziening hiervoor is al aangelegd.	1. Het grootste deel van de dag is het verkeersaanbod zodanig dat een maximumsnelheid van 120 km/uur geen problemen oplevert. In het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK 2005) zijn normen vastgesteld waaraan de luchtkwaliteit in Nederland dient te voldoen (concentraties van schadelijke stoffen, zoals NO₂ en PM₁₀). Verder wordt in het BLK 2005 aangegeven hoe met infrastructurele projecten moet worden omgegaan. In een projectspecifiek luchtkwaliteitonderzoek zal worden nagegaan of dit project aan de regels van het Besluit Luchtkwaliteit voldoet. Wanneer blijkt dat de concentraties als gevolg van het project toenemen en door middel van snelheidsverlaging deze toename teniet kan worden gedaan, is dit een oplossing die zeker overwogen zal worden. 2. Inhaalverboden voor vrachtwagens zijn ingesteld op een aantal autosnelwegen met 2 rijstroken, aangezien dit een positief effect heeft op de doorstroming. Meestal is dit een statisch inhaalverbod (met een bord). Soms wordt een dynamisch inhaalverbod toegepast (met behulp van de elektronische signalering. Wanneer de verhouding tussen intensiteit van het aantal voertuigen en de capaciteit van de weg groter is dan 0,56 gedurende de spitsperiode of een langer deel van de dag wordt een inhaalverbod voor vrachtwagens voor die betreffende periode ingesteld met behulp van de signalering. Onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheid tot het invoeren van een statisch inhaalverbod op wegvakken van autosnelwegen met 2*3 rijstroken. Hiervoor is op de A12 tussen Gouda en De Meern een proef uitgevoerd met statische inhaalverboden. De proef heeft echter geen meetbare positieve resultaten opgeleverd inzake doorstroming en verkeersveiligheid. Ook werd onvoldoende duidelijkheid verkregen over de beleving en het gedrag van de weggebruiker. Momenteel wordt er op de A2 tussen Abcoude en Maarssen onderzoek verricht naar de effecten van een dynamisch inhaalverbod op een autosnelweg met 2*3 rijstroken. Het inhaalverbod wordt ingesteld als het erg druk is op de weg. Van dit onderzoek zijn nog geen resultaten beschikbaar. 3. Het uitbrengen van deze startnotitie is de eerste stap in de procedure voor de besluitvorming over het in gebruik nemen van de bedoelde voorziening als rijstrook of plusstrook.

Volgnummer: 3

Afzender:

P.H.M.M. van der Sanden

Utrechtsestraatweg 28

3481LA HARMELEN

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Een geluidswal op het traject Harmelen - de Meern mag niet van verontreinigde (grond)stoffen vervaardigd worden.	1. In nationale wetgeving (Bouwstoffenbesluit) zijn de kwaliteitsnormen voor de in de geluidswal toe te passen materialen vastgelegd. De materialen die in de geluidswal worden gebruikt zullen moeten voldoen aan deze kwaliteitsnormen. Overigens behoort deze geluidswal niet tot het project A12 Woerden-Oudenrijn, maar is onderdeel van de geluidwerende voorzieningen in het kader van de woonwijk Veldhuizen in Leidsche Rijn.

Volgnummer: 4 Kenmerk:	Afzender: Milieudefensie J. Wijnhoven Postbus 19199 1000GD AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Milieudefensie 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. 2. De verkeersaantrekkende werking, als gevolg van het vergroten van het aantal rijstroken, moet onderzocht worden, alsook de gevolgen voor het milieu. 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. Het onderzoek naar de te verwachten verkeersgroei dient gebaseerd te worden op realistischer scenario's. 4. In de Startnotitie wordt melding gemaakt van onderzoek naar de concentraties fijn stof en NO₂, maar dit wordt niet gespecificeerd. Daarom moet onderzoek verricht worden naar: - de jaargemiddelde concentraties tot 2010 voor NO₂; - de daggemiddelde concentraties fijn stof van 2005 t/m 2010; - de na aanleg van één van de varianten te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂ en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof t/m 2020. 5. Onderzoek moet gedaan worden naar de positieve effecten van lagere maximumsnelheden voor het autoverkeer (80, 100 km/uur) op de verkeersveiligheid, het geluid en de luchtverontreiniging. 6. Uitgebreid onderzoek moet verricht worden naar: - de (overige) 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.	1. De effecten van genoemde maatregelen zullen in het kader van de Nota Mobiliteit, en niet in het kader van dit project onderzocht worden. 2. In de procedure wordt de eventuele verkeersaantrekkende werking en de effecten hiervan op het milieu meegenomen. 3. De nota Mobiliteit PKB deel IV is op 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. 4. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005 worden uitgevoerd. 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. 6. Dit wordt in de m.e.r.-procedure meegenomen.

Volgnummer: 5 Afzender: ir. R.G.M. van Rooij De Hunze 50 3448XH WOERDEN Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In zowel de startnotitie Gouda - Woerden, als de startnotitie Woerden - Oudenrijn blijkt bij de beschrijving van de luchtkwaliteit dat een norm voor NO2 wordt overschreden en dat de grenswaarde voor PM10 in een groot deel van Nederland wordt overschreden. In dit kader dient kennis genomen te worden van het advies van de commissie m.e.r. over de BRAVO -projecten 3, 6a, 6b en 8 te Woerden (d.d. 29 juli 2005). Deze projecten hangen nauw samen met voorliggende A12 projecten. Nu sprake is van normoverschrijding is het gewenst nu al te anticiperen op een situatie dat normen worden overschreden en niet eerst te wachten op het MER. 2. Een verdiepte A12 tussen Gouda en Oudenrijn dient als volwaardige variant in de procedure meegenomen te worden. Een verdiepte variant zal duurder zijn dan een bovengrondse, maar daar staat milieuwinst tegenover. Een ondergrondse A12 (tunnel) heeft de voorkeur omdat daarmee de negatieve milieueffecten echt verholpen kunnen worden. 3. In de startnotitie onder het kopje 'Lucht' (pag. 15) zou de volgende slotzin toegevoegd moeten worden (zoals in de startnotitie A12 Gouda - Woerden): "Als uit onderzoek in de mer-fase zou blijken dat grenswaarden worden overschreden, zal tevens worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om overschrijdingen te niet te doen".	1. De samenhang met de overige, regionale BRAVO-projecten is bekend, hiermee zal voor zover relevant rekening worden gehouden in de diverse onderzoeken. Overigens zal de commissie m.e.r. voor de capaciteitsuitbreiding op de A12 nog een projectspecifiek advies afgeven. Op basis van een onderzoek van RIVM uit 2003 zijn 9 ernstige knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit langs rijkswegen aangewezen. Op deze trajecten, waaronder de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, is eind 2005 de maximumsnelheid verlaagd. Op het traject Woerden-knooppunt Oudenrijn was hier geen aanleiding toe. Voor het milieueffectrapport wordt een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Indien hieruit blijkt dat het voorliggende project leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit wordt naar aanvullende maatregelen, zoals snelheidsverlaging gekeken. 2. De extra capaciteit op het traject Woerden-Oudenrijn kan op een relatief eenvoudige wijze en zonder extra grondwerkzaamheden worden gerealiseerd. Een tunnel is op dit traject uit kosten oogpunt niet economisch doelmatig. 3. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 geeft aan dat een project niet mag resulteren in een toename van de overschrijding van de norm. Indien uit onderzoek blijkt dat het voorliggende project leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit wordt naar aanvullende maatregelen, zoals snelheidsverlaging gekeken.

Volgnummer: 6		Afzender:	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker maakt bezwaar tegen voorliggende plannen zonder dat er maatregelen worden getroffen om geluidhinder tegen te gaan.		1. In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidgevoelige objecten binnen de geluidsklassen van 50 tot >70 dB(A). Daarnaast wordt voor de alternatieven indicatief bepaald welke maatregelen worden getroffen. Daarbij wordt zowel gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt) als overdrachtsmaatregelen (afscherming). Ten behoeve van het ontwerptractébesluit, wordt gedetailleerd berekend wat de akoestische gevolgen van het voorkeursalternatief zijn op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om maatregelen te treffen en zo ja, welke variant akoestisch en financieel doelmatig is.	

Volgnummer: 7		Afzender:	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Bepaalde wijken in Woerden ondervinden al langere tijd ernstige hinder van geluid en geur. Voorliggende plannen zijn niet gewenst als er geen maatregelen worden genomen.		1. In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen van 50 tot >70 dB(A). Daarnaast wordt voor de alternatieven indicatief bepaald welke maatregelen worden getroffen. Daarbij wordt zowel gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt) als overdrachtsmaatregelen (afscherming). Ten behoeve van het ontwerptractébesluit, wordt gedetailleerd berekend wat de akoestische gevolgen van het voorkeursalternatief zijn op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om maatregelen te treffen en zo ja, welke variant akoestisch en financieel doelmatig is. Er zijn geen kwantitatieve normen voor geurhinder als gevolg van wegen gedefinieerd. Ten behoeve van het milieueffectrapport wordt wel een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd, waarbij fijn stof (PM ₁₀) en stikstofdioxide (NO ₂) de bepalende stoffen zijn.	

Volgnummer: 8		Afzender:	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. De economische schade moet zo spoedig mogelijk worden beperkt door de uitbreiding te realiseren. 2 Het langzaam rijdend en stilstaand verkeer is slecht voor het milieu en dus moet de uitbreiding snel plaatsvinden. Dit is ook mogelijk omdat het wegvak er al ligt.		1. De extra capaciteit op het traject Woerden-Oudenrijn kan op een relatief eenvoudige wijze en zonder extra grondwerkzaamheden worden gerealiseerd. We dienen echter zorgvuldig om te gaan met de belangen van omwonenden en milieu, vandaar dat deze m.e.r.-procedure wordt gevolgd. 2. De extra capaciteit op het traject Woerden-Oudenrijn kan op een relatief eenvoudige wijze en zonder extra grondwerkzaamheden worden gerealiseerd. We dienen echter zorgvuldig om te gaan met de belangen van omwonenden en milieu, vandaar dat deze m.e.r.-procedure wordt gevolgd.	

Volgnummer: 9 Afzender: Maatschap J.C. van Zuijlen J.C. van Zuijten Reijerscop 15 3481LD HARMELEN Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het is vreemd dat er voor de toegangswegen die naar de op- en afritten, het oosten en westen, gaan, geen milieueffectrapportages zijn gemaakt. Terwijl dat voor de overige wegen wel het geval is en er een nauwe samenhang is tussen de projecten. 2. Voor de toegangswegen die naar de op- en afritten, het oosten en westen gaan, zijn er betere alternatieven die nu niet beoordeeld zijn. Deze alternatieven dragen bij aan: - bereikbaarheid en verkeersafwikkeling; - verkeersveiligheid; - reistijdwinst; - geluidsafname; - verbetering luchtkwaliteit; - minder aantasting van landschap; - het niet / minder nodig zijn van natuuronthefing. De alternatieven zijn al eerder bij de gemeente en Rijkswaterstaat ingediend. Indien wordt besloten de toegangswegen mee te nemen, kan inspreker toelichting geven. 3. Voor het grotere oppervlak asfalt, dat er al sinds 2003 ligt, is geen extra waterbergingscapaciteit gecreëerd. De nadelen worden hierdoor afgewenteld op derden. Inspreker stemt hier niet mee in.	1. Het realiseren van een nieuwe aansluiting is, volgens het Besluit MER, niet m.e.r.-plichtig. 2. De plaats van de noordelijke aansluiting volgens het voorstel is verkeerstechnisch gezien onmogelijk. De verkeersafwikkeling en vooral de verkeersveiligheid op de A12 wordt door dit voorstel sterk aangetast. 3. Zowel de maatregelen in 2003, als de nog te nemen maatregelen worden uitgevoerd in overleg met en met toestemming van het bevoegd gezag (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden). Binnen het afwegingstraject voor de "Capaciteitsverruiming A12 Woerden-Oudenrijn" wordt de watertoets-procedure doorlopen, om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten.

Volgnummer: 10 Afzender: Vereniging Inwonersbelangen J.L.M. van Rensen Raadhuislaan 5 3481CS HARMELEN Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In en rondom Woerden zijn veel plannen die allen geluidseffecten met zich mee brengen. Verdubbeling van het spoor, een 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, waarvoor maatregelen nodig zijn. Als allen integraal onderzocht worden zal dit leiden tot een ernstige geluidstoename. Er dient dan ook een integrale MER uitgevoerd te worden, waarbij in kaart gebracht wordt wat het totale effect is van alle plannen de komende 10 jaar. 2. Inspreker vraagt om geluidsmetingen te verrichten in de gemeente Woerden. De werkelijk gemeten waarden moeten in het MER komen te staan.	1. In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit, wordt gedetailleerd berekend wat de akoestische gevolgen van het voorkeursalternatief zijn op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. In beide fasen zal aandacht aan cumulatie worden besteed. Overigens wordt in de Wet geluidhinder elke bron afzonderlijk bekeken: pas bij overschrijding van de grenswaarde van ten minste één bron worden eventueel gekoppelde gevelmaatregelen genomen. Een integrale MER voor het thema 'geluid' valt buiten de reikwijdte van het voorliggend project. 2. Over het algemeen geldt dat metingen slechts een momentopname zijn, terwijl met berekeningen ook jaargemiddelden en toekomstige situaties in beeld kunnen worden gebracht (conform de toetsing op basis van Wet geluidhinder). Alle geluidsberekeningen (zowel huidig als toekomstige situaties) worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 met behulp van een uitgebreid meetprogramma gevalideerd; rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden. In dit project zullen geen projectspecifieke geluidsmetingen worden uitgevoerd.

Volgnummer: 11		Afzender: Kamer van Koophandel Utrecht A. Loeve Postbus 48 3500AA UTRECHT
Kenmerk:		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De uitbreiding van de A12 is van vitaal belang voor onze nationale economie. Belangrijk is de verbetering van de bereikbaarheid van de stad Utrecht. 2. De Kamer van Koophandel heeft de voorkeur voor het voorkeursalternatief bestaande uit vier reguliere rijstroken. 3. De kamer van Koophandel roept op al het mogelijke te doen om de procedures te versnellen om snel de capaciteit te kunnen benutten.		1. Mening van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen. 2. Mening van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen. 3. De extra capaciteit op het traject Woerden-Oudenrijn kan op een relatief eenvoudige wijze en zonder extra grondwerkzaamheden worden gerealiseerd. We dienen echter zorgvuldig om te gaan met de belangen van omwonenden en milieu, vandaar dat deze (verplichte) m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

Volgnummer: 12 Kenmerk:	Afzender: Natuur en Milieufederatie Utrecht N. Papineau Salm Emmalaan 41 3581HP UTRECHT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De noodzaak van de plannen is onvoldoende onderbouwd. Er is geen rekening gehouden met het prijsbeleid, terwijl dit het meest effectieve middel is om de bereikbaarheid te vergroten en de milieubelasting te verminderen. 2. De optie versneld prijsbeleid zonder capaciteitsuitbreiding moet deel uitmaken van de MER. 3 In de beoordeling van de luchtkwaliteit dient geen aftrek van allerlei fracties te geschieden. De verwachte immissies van PM 2,5 dienen ook beoordeeld te worden. Ook dienen de hoogste waarden van 24 uurgemiddelden en jaargemiddelden van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de deelgebieden aangegeven te worden. 4 Er zijn in diverse bestaande rapportages luchtkwaliteit verschillende uitgangspunten genomen. Het MER dient gebruik te maken van eenduidige gegevens. Er zal daarom een nieuwe studie moeten worden verricht naar de luchtkwaliteit in het gebied. De gegevens die ten grondslag liggen aan de berekeningen dienen duidelijk te zijn.	1. Er is aangegeven dat er capaciteitsproblemen zijn op de A12. Het is de bedoeling om de capaciteit van de weg voor 2010 uit te breiden. In de politieke besluitvorming is tot op heden uitgegaan van invoering van prijsbeleid na 2010. Uitgangspunt voor deze procedure is derhalve het bestaande beleid. Wel wordt de gevoeligheid van de alternatieven voor prijsbeleid bepaald. 2. Zie antwoord bij vraag 12-1. 3. In de Meetregeling luchtkwaliteit is wettelijk vastgelegd op welke manier zwevende deeltjes (PM₁₀) die zich van nature in de lucht bevinden (en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens) in metingen/onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Er bestaat geen aanleiding om hiervan af te wijken. Indien er (Europese) ontwikkelingen zijn die aanleiding geven tot onderzoek naar PM_{2,5} zal hier aandacht aan worden besteed. Vooralsnog zijn hiervoor nog geen normen vastgesteld. Het inzichtelijk maken van de hoogste (toekomstige) waarden voor diverse stoffen is lastig, aangezien deze worden bepaald door vele, moeilijk in te schatten factoren. Voor de jaargemiddelde NO₂ en PM₁₀-concentraties worden in de rapportage wel concentratiedwarsprofielen opgenomen. Deze geven zowel een beeld van de hoogste concentraties als het verloop vanaf de wegas. 4. In de Startnotitie is op basis van de voorliggende rapportages een beeld geschetst van de huidige situatie. Ten behoeve van het milieueffectrapport zal de luchtkwaliteit in de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, alsmede de in de Startnotitie aangegeven alternatieven uitgebreid worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van de meest recente, door RIVM berekende achtergrondconcentraties. De lokale bijdrage van de A12 wordt berekend met behulp van het TNO verspreidingsmodel. In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de meest recente, eenduidige gegevens. De gebruikte invoergegevens zullen in de rapportage worden weergegeven. Er wordt getoetst aan de meest recente wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

Volgnummer: 13

Afzender:

G. Stiglic
Akkrumerraklaan 66
3544TS UTRECHT

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker woont sinds vier jaar in Leidsche Rijn. Sinds die tijd is er een explosieve geluidstoename geweest, als gevolg van het kappen van bomen langs de A2 tussen afrit Hooggelegen en Douwe Egberts. 2. Inspreker is ongerust over de kwaliteit van de leefomgeving. Zijn leefgebied is de laatste 10 jaar drastisch veranderd qua infrastructuur en opbouw; er zijn vele woonwijken gerealiseerd. De A12 en A2 moeten inpasbaar worden gemaakt, zodat de huidige en toekomstige bewoners daarvan geen hinder ondervinden. 3. Welke garanties geeft Rijkswaterstaat de bewoners van Leidsche Rijn, dat de leefomgeving niet verder negatief wordt aangetast door de uitbreiding van de snelweg A12? 4. Ook van de inspraakmogelijkheid trajectnota/MER A2 Amsterdam - Utrecht, de overkapping A2 en tweede centrum Utrecht en de plannen oostelijk deelgebied Leidsche Rijn is gebruik gemaakt. Echter het meest frappante van deze inspraakprocedures is de onsamenhangende visie c.q. beleid van de betreffende instanties ten aanzien van elkaar over het milieuaspect. 5. Er is een cumulatief effect op het milieu veroorzaakt door de omgevingsfactoren. De samenhang tussen alle losstaande elementen als: snelwegen, scheepvaartverkeer, vliegverkeer en industrie moeten totaal in kaart worden gebracht. Metingen zullen moeten uitwijzen welke invloeden dat heeft op het leefklimaat in het oostelijk gedeelte van Leidsche Rijn, zowel op het gebied van de luchtkwaliteit als de geluidshinder. De omgevingsfactoren staan niet los van elkaar.	1. Dit is een tijdelijke situatie. De bomen zijn gekapt om ruimte te maken voor de verlegging van de A2. Op dit deel van het traject wordt de tunnel constructie gerealiseerd. Vanaf 2009 zal het verkeer door de tunnel rijden. De geluidsoverlast van het verkeer van de A2 zal dan sterk afnemen. 2. De inrichting van Nederland is voortdurend aan verandering onderhevig. Dit wordt veroorzaakt door wijzigingen in de demografische opbouw, wijzigingen in gedrag of andere wensen van de bevolking. Door middel van m.e.r. procedures zorgen we ervoor dat de kwaliteit van de leefomgeving in de plannen verankerd is. 3. Door het doorlopen van de m.e.r.-procedure zorgen we ervoor dat de belangen van omwonenden gewaarborgd worden bij de besluitvorming over infrastructurele projecten. Voorts dient te worden voldaan aan de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder e.d. 4. Mening van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen. 5. In het milieueffectrapport worden alle milieuaspecten conform de wettelijke insteek afzonderlijk onderzocht. Voor 'geluid' worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de hierop volgende fase, het ontwerptractébesluit, wordt nauwkeurig berekend wat de akoestische gevolgen van het voorkeursalternatief zijn op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. In beide fasen zal aandacht aan cumulatie worden besteed. Overigens wordt in de Wet geluidhinder elke bron afzonderlijk bekeken: pas bij overschrijding van de grenswaarde van ten minste één bron worden eventueel gekoppelde gevelmaatregelen genomen. Ten behoeve van het milieueffectrapport zal de luchtkwaliteit in de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, alsmede de in de Startnotitie aangegeven alternatieven uitgebreid worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van de meest recente, door RIVM berekende achtergrondconcentraties. De lokale bijdrage van de A12 wordt berekend met behulp van het TNO verspreidingsmodel. Er wordt getoetst aan de meest recente wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

6 Zijn de maatregelen om de 80 km parallelbanen van de snelweg A12 voldoende doeltreffend om te kunnen spreken van een daling ter plekke van de luchtverontreiniging, en zo ja, met welk percentage? 7. De aanplant van bomen kan leiden tot een reductie van fijn stof van 25%. 8. Uit het verslag van de hoorzitting trajectnota/MER A2 Amsterdam - Utrecht blijkt dat Rijkswaterstaat onderzoekt wat de effecten zijn van groenstroken ten aanzien van de luchtkwaliteit (fijn stof, CO₂). Hoe gaat het met dit onderzoek? Moet dit onderzoek niet gekoppeld worden met de startnotitie A12 Woerden - Oudenrijn?	6. Op basis van een onderzoek van RIVM uit 2003 zijn 9 ernstige knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit langs rijkswegen aangewezen. Op deze trajecten, waaronder de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, is eind 2005 de maximumsnelheid verlaagd. Een snelheidsverlaging heeft in het algemeen een positieve invloed op de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit. De effecten voor dit specifieke traject worden onderzocht; de eerste resultaten worden medio 2006 verwacht. 7. Het effect van de van vegetatie langs wegen op de lokale luchtkwaliteit wordt onderzocht in het 'innovatieprogramma luchtkwaliteit'. Mocht tijdig blijken dat dit een aantoonbaar positief effect heeft, dan wordt het, in geval van verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het voorliggend project, in het milieueffectrapport meegenomen. 8. Zie antwoord bij vraag 13-7.
---	--

Volgnummer: 14		Afzender: N.V. Nederlandse Gasunie R.M. Bosch Postbus 444 2740AK WADDINXVEEN
Kenmerk: TOGW 05.7052		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De verbetering van de A12 mag niet ten koste gaan van de gelijkwaardige vierde transportmogelijkheid, het transport per buisleiding. In voorliggend studiegebied liggen een hoofdaardgastransportleiding en een drietal regionale aardgastransportleidingen van de Gasunie (kaarten zijn als bijlage meegestuurd). De Gasunie vraagt bij het opstellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport de belangen van de onderneming mee te nemen.		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. 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.

Volgnummer: 15

Afzender:

Stichting G. Ribbius Peletier jr. tot
behoud van het Landgoed Linschoten
P.A.J.H. Kindt

Postbus 118

3900AC VEENENDAAL

Kenmerk: BGZ802-0512141-B-PK-sb

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1. In de startnotitie dienen voorgestelde alternatieven en de (mogelijke) gevolgen voor het milieu inzichtelijker gemaakt te worden, onder meer:

- 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.

Daarnaast dient in de startnotitie nauwkeurig beschreven te worden hoe het onderzoek naar de mogelijke milieueffecten per alternatief wordt uitgevoerd, onder meer:

- welke criteria worden gehanteerd bij het bepalen van de gevolgen van de alternatieven voor natuur, landschap en cultuurhistorie / archeologie.

2. Indien zou blijken dat de kwaliteiten van het Landgoed Linschoten in gevaar komen, dienen hiervoor compenserende maatregelen opgenomen te worden.

3. In de startnotitie dient actief beleid opgenomen te worden om stilte, donkerte en schone lucht te waarborgen.

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.

2. Indien blijkt dat de kwaliteiten van landgoed Linschoten in de zin van cultuurhistorie/archeologie, natuur (beschermde soorten en gebieden) en landschap zodanig worden aangetast dat deze wettelijk compensatieplichtig zijn, zullen hiervoor compenserende maatregelen genomen worden.

3. Het Tracébesluit A12 Woerden - Oudenrijn zal voldoen aan de regelgeving. Voor geluid is de Wet geluidhinder van toepassing.

Maatregelen ter voorkoming van lichthinder worden alleen getroffen in (natuur) gebieden met een beschermde status. Waar nodig worden dan speciale eisen gesteld aan de verlichting. Op dit gedeelte van de A12 is dit niet aan de orde.

Voor luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 van toepassing.

Volgnummer: 16 Afzender: Ondernemers Kring Woerden M.S. Meelker Postbus 575 3440AN WOERDEN Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De uitbreiding van de A12 is van vitaal belang voor onze nationale economie. Belangrijk is de verbetering van de bereikbaarheid van de stad Utrecht. 2. De Ondernemers Kring heeft een voorkeur voor het voorkeursalternatief bestaande uit vier reguliere rijstroken. 3. De Ondernemers Kring roept op al het mogelijke te doen om de procedures te versnellen om snel de capaciteit te kunnen benutten. Vlot doorstromend verkeer biedt tevens milieuvoordelen ten opzichte van langzaam rijdend of stilstaand verkeer.	1. Mening van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen. 2. Mening van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen 3. De extra capaciteit op het traject Woerden-Oudenrijn kan op een relatief eenvoudige wijze en zonder extra grondwerkzaamheden worden gerealiseerd. We dienen echter zorgvuldig om te gaan met de belangen van omwonenden en milieu, vandaar dat deze m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

Volgnummer: 17 Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt Kenmerk:	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker is tegen uitbreiding van wegen omdat dit leidt tot meer files en meer luchtvervuiling. Er kan beter worden ingezet op het verminderen van het autogebruik door andere manieren van vervoer aantrekkelijker te maken of op verkeersspreiding. 2. Het informatie- en inspraaktraject zijn onvoldoende. Eén enkele bijeenkomst is te weinig. Er kunnen beter verschillende avonden, verspreid in de regio, gehouden worden. 3. De effecten van geluid en luchtkwaliteit op de Galecopperzoom en wijk Galecop in Nieuwegein moeten onderzocht worden. De invloed van de A12 is voor de bouwplannen van Galecopperzoom niet bekend. 4. De huidige geluidsoverlast en luchtverontreiniging moeten gemeten worden.	1. In het kader van de Nota Mobiliteit zullen de effecten van genoemde maatregelen onderzocht worden. 2. De suggestie om meerdere bijeenkomsten te houden zullen wij zeker meenemen. Voor de communicatie over de projecten laten wij ons adviseren door communicatiedeskundigen. Op basis van de verwachte belangstelling is besloten om één informatieavond te houden, waarbij ook over het project Gouda-Woerden informatie werd gegeven. De m.e.r.- en Tracéwetprocedure kent meerdere inspraakmomenten die via de regionale bladen worden aangekondigd. 3. Voor de delen van Galecop/Galecopperzoom die binnen de invloedssfeer van de A12 vallen zullen de geluid- en luchtkwaliteiteffecten in beeld worden gebracht. De bouwplannen staan overigens los van aanpassingen aan de A12. Indien hierbij sprake is van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) dient gemeente Nieuwegein aan te tonen dat voldaan wordt aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden. 4. Over het algemeen geldt dat metingen slechts een momentopname zijn, terwijl met berekeningen ook jaargemiddelden en toekomstige situaties in beeld kunnen worden gebracht (conform de toetsing op basis van Wet geluidhinder en het Besluit luchtkwaliteit). Alle geluidsberekeningen (zowel huidig als toekomstige situaties) worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 met behulp van een uitgebreid meetprogramma gevalideerd; rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden. Voor luchtkwaliteit is naast berekeningen sprake van een landelijk netwerk van meetpunten. Deze dienen onder andere voor validatie van (achtergrondconcentratie)berekeningen. In de luchtkwaliteitonderzoeken ten behoeve van het milieueffectrapport wordt uitgegaan van de meest recente, door RIVM berekende achtergrondconcentraties. De lokale bijdrage van de A12 wordt berekend met behulp van het TNO verspreidingsmodel. Er wordt getoetst aan de meest recente wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Gezien de beperkte meerwaarde zullen voor het voorliggend project geen projectspecifieke geluid- en/of luchtkwaliteitsmetingen worden uitgevoerd.

Volgnummer: 18

Afzender:

Stichting Stop Luchtverontreiniging
Utrecht S.S.L.U.
C. van Oosten
Postbus 5043
3502JA UTRECHT

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het voorkeursalternatief wordt gelijk gesteld aan het benuttingsalternatief. Het voorkeursalternatief wordt beschouwd als het MMA. Beide opties worden juridisch gezien onjuist toegepast. 2. Het grootste knelpunt, gezien vanuit de I/C verhouding, is het wegvak Woerden - de Meern. Een oplossing creëren voor dit wegvak ligt meer voor de hand en dient in de overweging betrokken te worden. 3. In het rapport 'Kritisch commentaar op de jaarrapportage luchtkwaliteit 2004 Utrecht' (bijgevoegd) heeft de Stichting SLU aangetoond dat de gemeente Utrecht fraudeert met de luchtverontreinigingcijfers. In de startnotitie wordt verwezen naar de rapportage 'Besluit luchtkwaliteit 2003' van de provincie Utrecht, welke wordt samengesteld op basis van het aangeleverde cijfermateriaal door de gemeenten. De provincie toest of controleert dit niet op nauwkeurigheid of betrouwbaarheid.	1. Het voorkeursalternatief houdt in een permanente 4e rijstrook die aan de middenbermzijde wordt gerealiseerd. Het benuttingsalternatief is een extra rijstrook aan de middenbermzijde die alleen geopend is in de spitsperiode. Als basis voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief wordt uitgegaan van het voorkeursalternatief (is permanente rijstrook). Hier worden nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd. Hier wordt serieus mee omgegaan. 2. De extra capaciteit die we willen creëren geldt juist voor het wegvak Woerden – De Meern 3. In de Startnotitie is (mede) op basis van de genoemde rapportage een beeld geschetst van de huidige situatie. Ten behoeve van het milieueffectrapport zal de luchtkwaliteit in de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, alsmede de in de Startnotitie aangegeven alternatieven uitgebreid worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van de meest recente, door RIVM berekende achtergrondconcentraties. De lokale bijdrage van de A12 wordt berekend met behulp van het TNO verspreidingsmodel. In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de meest recente, eenduidige gegevens. De gebruikte invoergegevens zullen in de rapportage worden weergegeven. Er wordt getoetst aan de meest recente wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

Volgnummer: 19

Afzender:

K. van der Hee

Reijerscop 34

3481LG HARMELEN

Kenmerk:

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1. Wat is de verwachte toename van het geluid door de openstelling van een extra rijstrook in verband met nieuwbouwplannen?

1. Op basis van de capaciteitsuitbreiding (van de huidige 7 naar in de toekomst 8 rijstroken op de doorsnede van de A12 tussen Woerden en De Meern) kan worden gesteld dat de geluidstoename door openstelling van een extra strook naar verwachting beperkt zal zijn.
In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. T.b.v. het ontwerp tracébesluit wordt gedetailleerd berekend wat de akoestische gevolgen van het voorkeursalternatief zijn op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen.

Volgnummer: 20		Afzender: E. Versloot De Duiker 121 3461JE LINSCHOTEN	
Kenmerk:			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Als de doorstroming van Gouda - Woerden verbeterd wordt zal tussen Woerden en Oudenrijn meer verkeer en dus meer opstopping ontstaan. Het probleem dreigt zich te verplaatsen waardoor Oudenrijn het knelpunt wordt. Hoe wordt hier rekening mee gehouden in de plannen?		1. Onderdeel van het project is een aanpassing van knooppunt Oudenrijn (bypass Oudenrijn). Hierdoor sluit de extra rijstrook/plusstrook goed aan op de bestaande rijstroken en verbetert de doorstroming.	