

1311-51

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

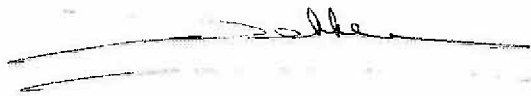
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn

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



Den Haag, oktober 2003

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



Den Haag, oktober 2003

Inhoudsopgave

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.....	3
3.1	ALGEMEEN.....	3
3.2	ALTERNATIEVEN.....	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN.....	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	6
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING	6
4.4	NATUURLUKE OMGEVING.....	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	8
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	9
6	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	10
7	EVALUATIEPROGRAMMA	11
8	VORM EN PRESENTATIE	12
9	SAMENVATTING VAN HET MER.....	13
	BIJLAGEN	14

1 Inleiding

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is een autoweg met twee rijstroken per richting. Deze weg is in januari 2000 opengesteld voor autoverkeer. Er is echter nog niet voldaan aan de benodigde wettelijke procedure. In de toepasselijke bestemmingsplannen is namelijk een weg met één rijstrook per richting vastgelegd. Hoewel de weg van meet af aan als 2x2-weg is uitgevoerd, is er theoretisch, ten opzicht van de bestemmingsplannen, sprake van een verbreding van de weg. Voor de verbreding van een hoofdweg dient een tracéwet-procedure gevolgd te worden, waarvan het doorlopen van milieueffectrapportage (m.e.r.) deel uitmaakt. Door het alsnog doorlopen van de wettelijke procedures dient de juridische status van de weg in overeenstemming gebracht te worden met de feitelijke situatie. 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 (zie bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

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

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

2.1 Probleemstelling

De wettelijk vereiste tracé/mer-procedure is niet doorlopen en dient alsnog te worden doorlopen. Hierbij zal worden beoordeeld welke effecten de huidige weg met gescheiden rijbanen heeft en of de reeds beschikbare extra rijstrook per richting noodzakelijk is. Daarbij dient voor de inhoudelijke toetsing gerefereerd te worden aan de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid, woon- en leefmilieu en natuur en landschap zoals deze in de startnotitie zijn omschreven.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijk omschrijving van de doelen worden afgeleid. Daarbij dient de relatie met de doelstellingen van het landelijk verkeer- en vervoerbeleid te worden aangegeven.

Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van de alternatieven. Ook moeten de alternatieven op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid. De doelstelling zoals verwoord in de startnotitie dient hierbij als uitgangspunt.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te kunnen realiseren. Ga hierbij ook in op de nog te wijzigingen bestemmingsplannen.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

3.1 Algemeen

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 10 jaar na het tracébesluit : 2015.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve en mitigerende maatregelen worden getroffen (analoog aan de te verwachten milieu-effecten). Mitigerende maatregelen zijn niet exclusief voor het meest milieuvriendelijk alternatief, maar moeten bij alle alternatieven worden behandeld. Indien compensatie aan de orde is, dan dienen de compenserende maatregelen te worden uitgewerkt en beschreven volgens de daarvoor geldende regels.

3.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven (inclusief flankerende maatregelen) moet in het 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 in de vorm van alternatieven duidelijk moet kunnen worden gelegd.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt:

referentiesituatie: 1x2 autoweg

2x2 autoweg

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Als referentiesituatie is in de startnotitie de huidige juridische status van de weg gekozen, namelijk een 1x2 autoweg, zoals die is vastgelegd in de bestemmingsplannen. Maak hierbij duidelijk dat dit alternatief alleen dient als referentie voor de beschrijving van de milieueffecten en niet als een reëel te kiezen alternatief.

De referentie heeft nooit feitelijk bestaan, zodat de 0-situatie nooit gemeten is. Geef daarom in het MER expliciet aan van welke aannames voor de berekeningen van dit alternatief wordt uitgegaan (wel of geen geluidsschermen, wel of geen ZOAB e.d.). Geef tevens aan van welke situatie wordt uitgegaan voor bijvoorbeeld het wegvak Alphen-Bodegraven.

Als meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kan, conform §3.2.3 uit de startnotitie, beschouwd worden de huidige situatie met aanvullende maatregelen. Onderzoek in het mma of wat betreft de geluidssituatie verder gaande maatregelen mogelijk zijn.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

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

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

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

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

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

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

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2001 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2015. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied, van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten, en van conceptbesluiten die binnen afzienbare tijd worden vastgesteld.

Conform het gestelde in paragraaf 3.1 dient aangegeven te worden welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling moet rekening gehouden met:

- onderbouw waarom het niet nodig is om de in §3.4 van de startnotitie genoemde ontwikkelingen: aanpassing gelijkvloerse kruisingen; verandering van het dwarsprofiel 2x2; aansluiting bedrijsterrein mee te nemen;
- beleid in ontwikkeling zoals de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte.

Mate van uitwerking

De hoofdstukken 4 Verkeer en Vervoer, 5 Ruimtelijke Ordening, en 6 Economie kunnen overgenomen worden in het MER. Voeg aan deze

hoofdstukken een korte conclusie toe waarin wordt aangegeven wat de betekenis van het beschrevene is voor het ontwerp van de N11. Voor wat het in beeld brengen van de effecten betreft kunnen de in de onderdelen Verkeer, Ruimtelijke Ordening, en Economie genoemde aspecten (zeer) kort worden uitgewerkt en opgenomen worden in de bovengenoemde conclusies van de hoofdstukken 4, 5 en 6.

4.2 Verkeer en vervoer

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

- een verkeersprognose (inclusief bandbreedte) voor 2015 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken ga daarbij in op de intensiteit/capaciteitverhouding;
- maak een gevoeligheidsanalyse gezien de onzekerheid ten aanzien van de ontwikkelingen in de omgeving; geef op basis van deze analyse aan welke uitgangspunten worden gekozen voor de verkeerskundige prognose;
- als norm voor de bereikbaarheid voor een autoweg met een rijstrook per richting wordt een capaciteit van tussen de 23.000 en 25.000 voertuigen per etmaal als maximum gedefinieerd: toets of de capaciteit van de weg voldoende is voor de referentieperiode;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid; deze dienen zoveel mogelijk kwantitatief in beeld te worden gebracht: toets aan de verkeersveiligheidsnorm;
- het effect van de verschillende alternatieven op de genoemde aspecten;
- de aansluiting van en doorstroming op het onderliggende wegennet.

4.3 Ruimtelijke Ordening

In de trajectnota/MER dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven te worden. Daarnaast dienen ook de effecten van de verschillende alternatieven in beeld te worden gebracht. Het gaat om de effecten op ruimtebeslag, het ontstaan van functioneel gehinderde lokaties en het ontstaan van restgebieden. Het gaat hierbij met name om woon, werk en recreatiegebieden.

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

4.4 Woon en leefomgeving

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Onderzocht zal worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en afgegeven hogere waarden zullen geïnventariseerd worden. Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden.

Gezien het beperkte aantal relevante geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de weg kan volstaan worden met de bepaling van de geluidsbelasting op een aantal relevante discrete posities, namelijk ter plaatse van relevante woningen en bij het begin van het natuurgebiedje de Wilck (indien de

resultaten daartoe aanleiding geven ook verderop in dit gebied). Geluidscontouren hoeven derhalve niet gepresenteerd te worden. In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie. Tevens dient een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen (aard en omvang).

Lucht

De doelstelling is tweeledig:

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

De volgende aspecten dienen in beeld te worden gebracht:

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

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

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de N11, worden berekend voor de huidige situatie en de situatie in het planjaar 2015. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.5 Natuurlijke omgeving

Landschap

Een verhoging van het geluidsniveau kan in de toekomst leiden tot aanleg van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijke aspect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven.

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie dienen te worden beschreven.

De effecten op versnippering en verstoring worden alleen beschreven in die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en/of waardevolle soorten te verwachten zijn, met name de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden.

Zowel fysiek ruimtebeslag (bijvoorbeeld een extra rijbaan) als uitstralende verstoringen, zoals geluidshinder en verstoring, worden onderzocht.

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

Aangezien het nabij de weg gelegen natuurgebiedje de Wilck Vogelrichtlijngebied is, is het waarschijnlijk nodig een passende beoordeling uit te voeren. De aspecten Oppervlakte aangetast natuurgebied (§9.2.4) en Natuur (§9.2.5) kunnen in dit kader onderzocht worden. Indien de passende beoordeling in het MER wordt opgenomen, verdient het aanbeveling dit herkenbaar in een aparte paragraaf te doen.

Bodem en Water

Het effect op de waterhuishouding dient onderzocht te worden aan de hand van de procedure voor de Watertoets., zoals vastgelegd in de bestuurlijke notitie watertoets. Er dient aandacht te zijn voor de effecten op grondwaterbeschermingsgebieden (run-off) en de waterbergende capaciteit in het gebied, alsmede voor mogelijke maatregelen.

4.6 Overige aspecten

Economie

In het MER dienen in ieder geval de directe economische effecten te worden beschreven.

De overige aspecten zoals sociale aspecten, cultuurhistorie, archeologie, aardkundige waarden, landschappelijke inpassing en effecten op bodemgesteldheid hoeven niet in beeld te worden gebracht.

5 Vergelijking van de alternatieven

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

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

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

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt dient er een indicatie te worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

De vergelijking van de referentiesituatie, de feitelijke huidige situatie en het mma kan beknopt plaatsvinden, en toegespitst worden op het voldoen aan verkeersveiligheids- en doorstromingsdoeleinden en op geluid en lucht.

6 Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

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

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

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

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

8 Vorm en presentatie

De situatie rechtvaardigt een zeer beknopt MER. Neem onderbouwende berekening op in bijlagen.

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

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

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

9 Samenvatting van het MER

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

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

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

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

Bijlagen

Antwoorden op adviezen en inspraakreacties

Nr.	persoon of instantie
1	M.J.H.C. van der Hulst
2	Vertrouwelijk
3	Vertrouwelijk
4	Mevrouw de Ro
5	A. Verduijn
6	A.J. Vlasveld
7	F. Dane
8	A. van Prooijen
9	Gemeente Rijnwoude
10	Ondernemersvereniging Rijnwoude
11	C. van Egmond
12	Vertrouwelijk
13	Commissie voor de Milieu Effect Rapportage
14	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Volnummer: 1	Afzender: M.J.H.C. van der Huist Molenstraat 41 2461 AE TER AAR
Kenmerk:	
Gedateerd: 19-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Een inspraakprocedure starten voor een wegtracé dat er al bijna twee jaar ligt is geldverspillend en absoluut overbodig, temeer daar de gemeente Zoeterwoude al heeft toegestemd.</p> <p>2 Tijd en geld dat gemoeid is met het doorlopen van een dergelijk procedure zou besteed moeten worden aan (het zorgvuldig doorlopen van procedures van) projecten die nog in gang moeten worden gezet, zoals het N11 traject Alphen aan den Rijn - Bodegraven.</p>	<p>Het procedurele probleem dat is ontstaan door het openstellen van het wegvak van de N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn als 2x2 autoweg kan binnen het wettelijk kader alleen worden opgelost door een Tracé/m.e.r.-procedure te volgen. De Tracéwet (die deze procedure voorschrijft) wordt weliswaar geëvalueerd maar voor dit wegvak geldt de huidige wet. Uiteraard worden de kosten van de procedure tot een minimum beperkt.</p> <p>Zoals bij de eerste vraag is aangegeven, is een goedkopere oplossing binnen de wettelijke kaders niet mogelijk.</p>

Volgnummer: 2	Afzender: Naam en adres bekend bij Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 22-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Handhaven van de bestaande situatie, een 2x2 autoweg, is nodig om een goede verkeersdoorstroming te garanderen	Deze uitkomst zal naar verwachting blijken uit het verkeerskundig onderzoek dat in het kader van de Trajectnota/mer zal plaatsvinden.
2 Gepleit wordt voor een zo spoedig mogelijke aanleg van het wegvak Alphen aan den Rijn - Bodegraven.	Dit wegvak is in uitvoering. De gekozen vorm van publiek-private samenwerking beoogt een zo spoedig mogelijke realisatie.

Volgnummer: 3	Afzender: Naam en adres bekend bij Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 22-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Omdat het onderhavige geval een reeds bestaande situatie betreft, is het wenselijk de procedure te versnellen. Het gehele tracé van de N11 dient op zo'n kort mogelijke termijn opgenomen te worden in de bestemmingsplannen, zonder beperking van de huidige verkeersdoorstroming op de N11.</p>	<p>De inspreker wil zo snel mogelijk de bestemmingsplannen aanpassen. Dat gebeurt door de Tracé/m.e.r.-procedure te volgen. De procedure heeft geen consequenties voor de doorstroming van het verkeer.</p>

Volgnummer: 4	Afzender: De Roo Adres onbekend
Kenmerk:	
Gedateerd: 22-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De ervaring met de N11 als verkeersonveilige weg, met name door de bochten en onvoldoende verlichting, is onlangs onderschreven in de media.	De veiligheid van het wegvak Zoeterwoude – Alphen aan den Rijn zal onderzocht worden. Er zijn op dit moment geen problemen geconstateerd met betrekking tot de verkeersveiligheid. De insprekerster doelt wellicht op de N712 tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven. Daar is in de pers aandacht geweest voor de verkeersveiligheid. Deze weg dient als vervanger voor het wegvak dat nu aangelegd wordt. Dit nieuwe wegvak van de N11 zal in 2004 opengesteld worden.

Volgnummer: 5	Afzender: A. Verduijn Hoofdstraat 271 2406 GJ ALPHEN AAN DEN RYN
Kenmerk:	
Gedateerd: 18-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
† Een dergelijke procedure is geldverspilling en absoluut niet serieus te nemen.	Zie de beantwoording van vragen onder inspraakreactie 1.

Volgnummer: 6	Afzender: A.J. Vlasveid Rijndijk 208 2394 AM HAZERSWOUDE RYNDYK
Kenmerk:	
Gedateerd: 22-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De fouten die door de overheid zijn en worden gemaakt, met name in het geval van de N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn, zijn niet te begrijpen en kosten de maatschappij onnodig veel geld.</p> <p>2 Openstelling van de N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn als 2 x 2 autoweg heeft de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid bevordert.</p> <p>3 De gang van zaken met betrekking tot de N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn had voorkomen kunnen worden wanneer de betrokken overheden in goed overleg met elkaar waren getreden.</p>	<p>Zie de beantwoording van vragen onder inspraakreactie 1.</p> <p>Dit standpunt wordt onderschreven.</p> <p>Er is overleg geweest en alle betrokken partijen zijn tevreden over de weg en aanvullende maatregelen. De procedure is niet correct geweest en wordt daarom als nog doorlopen. In de procedure wordt onder meer getoetst of de aanvullende maatregelen aan alle vereisten voldoen.</p>

Volgnummer: 7	Afzender: F. Dane Paltrokmolen 56 2406 JN ALPHEN AAN DEN RYN
Kenmerk:	
Gedateerd: 25-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De noodzaak om de N11 als 2 x 2 autoweg te handhaven is inmiddels aangetoond. De bestemmingsplannen aanpassen is derhalve de enige optie.</p> <p>2 Wanneer besloten wordt de N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn niet te handhaven als 2 x 2 autoweg, zal het sluipverkeer in de betreffende gemeenten toenemen en derhalve de woon- en leefomgeving verslechteren. Tevens zal de bereikbaarheid van de betreffende gemeenten afnemen.</p> <p>3 Openstelling van het wegvak Alphen aan den Rijn - Bodegraven met 2 rijstroken zal de verkeersdoorstroming belemmeren.</p>	<p>Dit komt overeen met de bedoeling van de Tracé/m.e.r.-procedure.</p> <p>Deze visie wordt onderschreven.</p> <p>Dit wegvak wordt uitgevoerd als 2x2 autoweg.</p>

Volgnummer: 8	Afzender: A. van Prooijen Europasingel 37 2396 EL KOUDEKERK AD RYN
Kenmerk:	
Gedateerd: 26-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 De huidige capaciteit van de N11 is nodig om optimaal te kunnen functioneren als verbindingsweg tussen de A4 en de A12 en dient derhalve gehandhaafd te blijven.</p> <p>2 Aanbevolen wordt nu alvast rekening te houden met een verwachte verkeerstoename door het nieuwe tracé van de N11 (red. Alphen aan den Rijn - Bodegraven) ook als 2 x 2 autoweg aan te leggen. Hiermee wordt geïnvesteerd in de toekomst.</p>	<p>Naar verwachting zullen de onderzoeken dit bevestigen.</p> <p>Dit wegvak wordt uitgevoerd als 2x2 autoweg.</p>

Volgnummer: 9 Kenmerk: Gedateerd: 3-12-02	Afzender: Gemeente Rijnwoude E.J.A. Groen in 't Wout Postbus 115 2394 ZG HAZERSWOUDE RYNDYK
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Met de inhoud van de Startnotitie N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn, wordt in principe ingestemd.</p> <p>2 Het is wenselijk om het Tracébesluit binnen een jaar te verwoorden in een bestemmingsplan. Gelet op het bovengemeentelijke belang van het betreffende tracé gaat de gemeente Rijnwoude ervan uit dat het bestemmingsplan voor de N11 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden opgesteld. Wanneer het ministerie echter een andere mening is toegedaan, dan wordt zij verzocht hierover in contact te treden met de gemeente Rijnwoude.</p> <p>3 Gelet op het bovengemeentelijk belang wordt ervan uitgegaan dat de kosten welke voortvloeien uit eventuele verzoeken van derden om planschade ex artikel 49 WRO, niet voor rekening komen van de gemeente Rijnwoude. Wanneer het ministerie echter een andere mening is toegedaan, dan wordt zij verzocht hierover in contact te treden met de gemeente Rijnwoude</p> <p>4 De gemeente Rijnwoude verneemt graag welke maatregelen het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat treffen of reeds heeft getroffen ten behoeve van de betaling en de afhandeling van eventuele verzoeken om planschade.</p>	<p>Deze reactie is conform de inbreng bij het bestuurlijk overleg.</p> <p>Gemeente Rijnwoude vindt het wenselijk dat Rijkswaterstaat het aangepaste bestemmingsplan opstelt. De Minister van V&W neemt te zijner tijd een Tracébesluit. Verwerking van de gegevens in het bestemmingsplan is een taak van de gemeente. Dit onderwerp zal geagendeerd worden in het volgende bestuurlijke overleg.</p> <p>In het Tracébesluit dat gemaakt wordt, zal een verwijzing naar de nadeelcompensatieregeling van Verkeer en Waterstaat worden opgenomen. Degene die schade lijden als gevolg van het Tracébesluit kunnen een verzoek indienen bij de minister van Verkeer en Waterstaat.</p> <p>Voor de behandeling van planschadeverzoeken is een bestaande procedure. Ook deze procedure zal in het bestuurlijk overleg worden toegelicht.</p>

Volgnummer: 10	Afzender: Ondernemersvereniging Rijnwoude Ir. C.J.B.H. van der Pols Postbus 23 2730 AA BENTHUIZEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 10-12-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Gevreesd wordt dat de onderhavige procedure zal leiden tot een besluit om de N11 terug te brengen tot een 1x2 autoweg.</p> <p>2 Het bedrijfsleven van Rijnwoude, dat in de huidige situatie reeds grote problemen ondervindt met de af- en toevoer in zowel noordelijke als zuidelijke richting, zal in het geval de N11 wordt teruggebracht tot een 1x2 autoweg, zwaar gedupeerd worden.</p> <p>3 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat dient zich tot het uiterste in te spannen om het tracé van de N11 Zoeterwoude – Alphen aan de Rijn als 2 x 2 autoweg, met voldoende viaducten, te handhaven.</p>	<p>Het referentie-alternatief 1x2 autoweg is niet als uitkomst te verwachten.</p> <p>De ondernemers houden een pleidooi voor het handhaven van de N11 als 2x2 autoweg. Dit is ook de te verwachten uitkomst van de tracé/m.e.r.-procedure.</p> <p>Het gebruikelijke onderzoek zal worden uitgevoerd en naar verwachting zal daaruit blijken dat de capaciteit van een 2x2 autoweg nodig is.</p>

Volgnummer: 11	Afzender: C. van Egmond Raadhuisplein 35 2411 BD BODEGRAVEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 12-12-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De start van de onderhavige procedure is mosterd na de maaltijd. Het is bedroevend dat door onoplettendheid van een aantal ambtenaren, een dergelijke situatie is ontstaan.	Helaas zijn we in die uitzonderlijke situatie terecht gekomen.

Volgnummer: 12	Afzender: Naam en adres bij het Inspraakpunt bekend
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-12-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Bezwaar wordt gemaakt tegen de inspraakprocedure met betrekking tot de Startnotitie N11 Zoeterwoude - Alphen aan den Rijn. Met het onderhavige geval doet de overheid onrecht aan inspraak en insprekers.</p> <p>2 Als herinnering aan deze situatie zou in de zone naast de weg een bos(je) gecreëerd moeten worden bestaande uit louter exoten.</p>	<p>Een inspreker is ontevreden met de procedure. De Tracé/m.e.r.-procedure is wettelijk vastgelegd. Alle inspraakreacties worden gewoon getoetst en meegewogen voor de vervolgstappen.</p> <p>De suggestie van de bosaanplant wordt niet overgenomen.</p>

Volgnummer: 13	Afzender: Commissie voor de Milieu Effect Rapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht
Kenmerk: 1311-43/Br/as	
Gedateerd: 12-01-2003	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
	De richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het advies van de commissie m.e.r. De punten die niet zijn overgenomen in de richtlijnen worden hieronder verwoord.
1 Toon aan de hand van de verkeersprognose en de gevoeligheidsanalyse de noodzaak van een 2x2 weg aan en toon aan dat een 2x2 autoweg met gelijkvloerse kruisingen duurzaam is.	Het beleid kent geen bereikbaarheidsnorm voor niet-autosnelwegen. Daarom kan in formele zin de noodzaak en duurzaamheid van een 2x2-weg niet worden aangetoond. Gezien het feit dat de N11 over de andere trajectdelen ook als 2x2 weg is/zal worden aangelegd, is vanuit het oogpunt van een uniforme wegbeeld en gelijkmatige doorstroming het logisch dat voor het hier onderhavige deel ook 2x21 het uitgangspunt is.
2 Ga voor de toetsing van de gevonden effecten niet alleen uit van de normen volgens SVV-II, maar toets eveneens aan de normen die voortvloeien uit het ontwerp NVVP.	Toetsing zal geschieden aan de vigerende wet- en regelgeving en (milieu)beleid. De Nota Mobiliteit zal vooralsnog naar verwachting geen bereikbaarheids criterium bevatten voor niet-autosnelwegen.

Volgnummer: 14	Afzender: Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) Kneuterdijk 6 2514 EN Den Haag
Kenmerk: OVI 2002/63	
Gedateerd: 22-11-02	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Het OVI adviseert positief over de in de startnotitie opgenomen voorstellen.</p> <p>2 Primair moet worden onderzocht of aanvullende maatregelen nodig zijn om een goede woon- en leefomgeving en natuurlijk omgeving te waarborgen, en de verkeersveiligheid te handhaven.</p> <p>3 De minister wordt gevraagd de grootst mogelijke zorgvuldigheid te betrachten bij de voorbereiding van infrastructuurprojecten.</p>	<p>Waarvan acte</p> <p>Genoemde aspecten zullen in de Trajectnota worden onderzocht</p> <p>Met de gestarte Tracé/mer-procedure is getracht hieraan invulling te geven.</p>