

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit voor permanente openstelling van de plusstrook Woerden - Gouda op de noordelijke rijbaan van Rijksweg A12

Datum	25 november 2014
Status	DEFINITIEF

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen om een verkeersbesluit vast te stellen voor de permanente openstelling van de plusstrook Woerden - Gouda op de noordelijke rijbaan van Rijksweg A12 van km 44,25 tot km 29,4. De plusstrook blijft in stand op het weggedeelte van de A12 Woerden - Gouda tussen km 29,4 en km 27,0.

Het ontwerp van het verkeersbesluit heeft van 13 juni 2014 tot en met 24 juli 2014 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het ontwerp verkeersbesluit zijn 8 zienswijzen ingediend. In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen per inspreker weergegeven en voorzien van een antwoord.

Belanghebbende

Het verkeersbesluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze afdeling biedt aan belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Een belanghebbende bij een verkeersbesluit dient een bijzonder, individueel belang te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Van een dergelijk belang is volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onder andere geen sprake indien personen op gemiddeld meer dan 1 km van het wegvak woonachtig zijn waarop de zienswijze betrekking heeft.

In artikel 1:2, derde lid, van de Awb is bepaald dat ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede worden beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen. Indieners dienen rekening te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt.

Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord worden de ingediende zienswijzen van een antwoord voorzien. De zienswijzen zijn per inspreker weergegeven. Iedere zienswijze is voorzien van een nummer vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Bij een zienswijze van een gemeente of een organisatie wordt deze wel vermeld. Vanwege uniformiteit met andere nota's wordt voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd. Na de zienswijzen met antwoorden is een overzicht van de ingediende zienswijzen en de gevolgen ervan voor het verkeersbesluit opgenomen.

Zienswijze 1

- Laat de spitsstrook pas beginnen bij km 28,6 in plaats van km 29,4. Verbreed de rijstrook tussen km 29,4 en km 28,6 ook naar 3,5 m en laat na het viaduct de rijbaan versmallen, zodat deze bij km 28,5 aansluit bij de huidige rijstrookbreedte van 2,75 m. Gebruik het gedeelte tussen km 29,0 (na de afrit) en km 28,6 om in te laten voegen in het geval van een gesloten spitsstrook, dit zoals ook op andere plekken tegenwoordig de standaard is.

- Kondig 'ritsen over 300 m' aan bij de kantelwalsborden op km 29,5.

- Kondig 'ritsen vanaf hier' aan bij de kantelwalsborden op km 29,0.

- Laat het eerste rode kruis zien op de portalen die hangen aan het viaduct bij km 28,6. Op deze manier wordt er pas geritst nadat het verkeer richting Gouda heeft uitgevoegd. Dit zorgt voor minder turbulentie en ook de versmalling van de rijbaan gebeurt niet op een plek waar mensen zowel aandacht moeten hebben voor de veranderende situatie als ook voor het uitvoegen.

Antwoord zienswijze 1

Het door de inspreker ingediende voorstel is als één van de alternatieve ontwerpen beoordeeld. Dit voorstel bevat voordelen en nadelen ten opzichte van het huidige ontwerp, waarvoor het verkeersbesluit wordt genomen. In overleg met verkeerskundigen zijn zorgvuldig de voordelen en nadelen van de alternatieve ontwerpen tegen elkaar afgewogen. Het huidige ontwerp werd in deze afweging positiever beoordeeld dan het ontwerp uit het voorstel van de inspreker. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

Het voorstel van de inspreker heeft als voordeel dat er langer gebruik gemaakt kan worden van de reguliere linkerrijstrook. Weggebruikers op deze linkerrijstrook hoeven dan pas naar rechts te gaan nadat andere weggebruikers op de rechterrijstrook bij afrit 11 zijn uitgevoegd richting Gouda. Dit leidt tot een verminderde kans op filevorming en ongelukken, vooral als het druk is op de weg. Echter als het druk is op de weg, is de spitsstrook onder normale condities geopend.

Het huidige ontwerp waarvoor het verkeersbesluit wordt genomen voorkomt zoveel mogelijk dat de weggebruiker tegelijkertijd met verschillende beslissingen wordt geconfronteerd, eerst het vrijmaken van de linkerrijstrook, daarna het uitvoegen richting Gouda, daarna het opnemen van de informatie op het rijbaanbrede Dynamisch Route Informatie Paneel (DRIP) en de splitsing in twee hoofdwegen. In het voorstel van de inspreker komen de momenten waarop de weggebruiker deze beslissingen moet nemen dicht bij elkaar te liggen.

Ook de aanwezige locatie van signaleringsportalen en de rijbaanbrede DRIP leiden tot een positievere beoordeling van het huidige ontwerp dan van het voorstel van de inspreker. De afstand tussen de signaleringsportalen in het voorgaande traject is circa 500 à 600 meter. In het voorstel van de inspreker bedraagt de afstand tussen de pijl en het eerste kruis 800 meter, waardoor het risico groter wordt dat de weggebruiker de relatie tussen de pijl en het eerste kruis niet meer ziet. Een extra signaleringsportaal plaatsen om dit op te lossen is in deze specifieke situatie onwenselijk. De DRIP zou te dicht bij dit extra signaleringsportaal komen te staan, waardoor de informatie van het ene portaal gedeeltelijk belemmerd zou worden door het andere portaal. De DRIP kan niet worden verwijderd of verplaatst, aangezien deze een belangrijke functie heeft op deze plaats.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 2 Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

1. Het gebruikte rekenmodel is het akoestisch onderzoek is niet inzichtelijk en niet controleerbaar.
2. Het akoestisch onderzoek wijkt af van de eisen die worden gesteld aan een akoestisch onderzoek in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De verwijzingen brondocumenten zijn niet controleerbaar.
3. Als gevolg van de permanente openstelling van de plusstrook en de snelheidsverhoging hierbij wordt op meerdere punten de werkruimte van 1,5 dB ingevuld. Volgens een uitspraak van de Rechtbank Rotterdam in 2013 is dit niet toegestaan.
4. Een toelichting op de benadering van geluidsproductieplafonds op minder dan 0,5 dB met wanneer een overschrijding optreedt en welke maatregelen getroffen gaan worden om de overschrijding niet te laten plaatsvinden en weer te komen tot een werkruimte van 1,5 dB ontbreekt in het akoestisch onderzoek.
5. Bij de vier referentiepunten 30773, 30774, 32109 en 32112 wordt het geluidproductieplafond bereikt. Voor deze punten ontbreekt in het akoestisch onderzoek c.q. is niet juist:
 - de locatie van de referentiepunten;
 - een verklaring hoe wordt omgegaan met toename van slechts één motorvoertuig, waardoor het geluidproductieplafond wordt overschreden;
 - De zin in paragraaf 2,5 van het akoestisch onderzoek dat Rijkswaterstaat tijdig zorgdraagt voor het niet overschrijden van geluidproductieplafonds is strijdig met het ontwerp verkeersbesluit.
6. In hoofdstuk 6 (Conclusies) van het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat de wijziging kan doorvoeren zonder de verplichting om geluidsreducerende maatregelen door te voeren. Deze conclusie is gelet op de naar voren gebrachte punten van de zienswijze onjuist.
7. In de natuurtoets ontbreekt een kwantitatieve onderbouwing die aantoont dat de toename in stikstofdepositie geen effecten tot gevolg heeft op wel stikstofgevoelige habitattypen in verder weg gelegen Natura 2000-gebieden zoals de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Antwoord zienswijze 2

1. Voor de berekening van de geluidproductieplafonds is een landelijk geluidmodel Silence 3, versie 3.7 gehanteerd. Dit model gebruikt bepaalde invoergegevens om de geluidproductie op een referentiepunt te berekenen. Deze invoergegevens worden niet standaard ter inzage gelegd bij een besluit. Het gaat om technische achtergrondinformatie die door middel van de berekening in het model zijn weerslag krijgt in de berekende geluidproductieplafonds. Alle brongegevens die bepalend zijn voor de berekening van de hoogte van de geluidproductieplafonds zijn te raadplegen in en te downloaden uit het geluidregister. Voor de vastgestelde geluidniveaus en meer informatie hierover wordt verwezen naar de website van Rijkswaterstaat.
www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx?cookieLoad=true

Het is technisch niet mogelijk om het eigen geluidmodel ter beschikking te stellen. Berekeningen in GeoMilieu moeten met de juiste instellingen de geluidproductieplafonds benaderen. Het geluidmodel kan indien gewenst bij Rijkswaterstaat worden ingezien. Voor het inzichtelijk maken van de gegevens die in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd, zijn de verkeersintensiteiten en de snelheden die afwijken van hetgeen in het geluidregister is opgenomen aan het rapport van het akoestisch onderzoek toegevoegd.

2. Het geluidmodel Silence 3, versie 3.7 is gehanteerd op basis van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de controleerbaarheid van de brondocumenten wordt verwezen naar het antwoord op onderdeel 1 van de zienswijze van de inspreker.

3. De werkruimte van 1,5 dB bij het vaststellen van geluidproductieplafonds is alleen van toepassing op wegvakken waarvoor geen recent besluit is genomen. Deze geluidproductieplafonds zijn bij inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer bepaald op grond van artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Voor die wegvakken is het geluidniveau bepaald op basis van de situatie in 2008 vermeerderd met 1,5 dB. Voor het wegvak A12 Woerden - Gouda zijn de geluidproductieplafonds vastgesteld op basis van het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden van september 2010. Er is derhalve geen sprake van het invullen van een werkruimte.

De minister heeft tegen de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 21 november 2013 (ROT 13/343, ROT 13/116 en ROT 13/2280) op het punt van gebruik van de werkruimte van 1,5 dB hoger beroep ingesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 29 oktober 2014 (zaaknummer 201311526) overwogen dat de uitspraak van de rechtbank voor wat betreft het oordeel dat de 1,5 dB werkruimte slechts tijdelijk mag worden gebruikt en niet mag worden gebruikt voor het nemen van een verkeersbesluit als in het geding, op een onjuiste uitleg van de Wet milieubeheer berust. Het hoger beroep van de minister is gegrond verklaard.

4. De verplichting in artikel 11.29 van het Besluit geluidmilieubeheer is gekoppeld aan het nalevingsverslag en niet aan een ruimtelijk besluit of een verkeersbesluit. Voor naleving van de geluidproductieplafonds is dit relevant. Ter voorkoming van overschrijdingen in de toekomst kunnen dan tijdig maatregelen worden bepaald en gerealiseerd.

5. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp verkeersbesluit zijn abusievelijk op een deel van het traject van km 29,4 tot km 27,0 registergegevens ingevoerd. Hierdoor zijn de berekende verschillen tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds op dat deel van het traject niet juist. Hierop is in de zienswijze terecht gewezen, waarvoor de gemeente wordt bedankt. Naar aanleiding van de zienswijze is een herberekening uitgevoerd, waarbij ook de verkeersgegevens zijn geactualiseerd. De gegevens van het jaar 2015 zijn gehanteerd in plaats van het jaar 2013. Het nieuwe rapport van het akoestisch onderzoek is aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegd en hierbij gevoegd. Er is nu overal op het traject voldoende geluidruimte. Onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is derhalve niet noodzakelijk.

Aan het rapport van het akoestisch onderzoek is een figuur toegevoegd, waarin de ligging van de geluidproductieplafonds en het verschil tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds is weergegeven.

6. Op dit onderdeel van de zienswijze is bij het antwoord op onderdeel 5 van de zienswijze al ingegaan.

7. In de Natuurtoets Permanente openstelling spitsstrook A12 Woerden - Gouda is een toets voor het natuurgebied Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein uitgevoerd vanwege de nabijheid tot het project. Vanwege de grote afstanden zijn andere gebieden niet in deze toets meegenomen. In aanvulling op deze natuurtoets is een natuurtoets voor het natuurgebied Nieuwkoopse Plassen & De Haack uitgevoerd, dat op 4,5 km afstand van de A12 ligt. In deze natuurtoets wordt kwantitatief onderbouwd dat de toename van stikstofdepositie verwaarloosbaar is en dat significante effecten op gevoelige habitattypen en -soorten op dit Natura 2000-gebied op voorhand uit te sluiten zijn. Er wordt verwezen naar de Natuurtoets Nieuwkoopse Plassen & De Haack bij de Nota van Antwoord.

De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van een herberekening voor geluid en het uitvoeren van de Natuurtoets Nieuwkoopse Plassen & De Haack, maar niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 3 Wijkplatform Zuidplas

1. Wat is bij permanente openstelling van de plusstrook op het traject van de A12 tussen km 44,25 en km 29,4 de maximumsnelheid: 120 km/uur of 130 km/uur?
2. Wat is de maximumsnelheid bij een gesloten plusstrook op het traject van de A12 tussen km 29,4 en km 27,0: 120 km/uur of 130 km/uur?
3. In het ontwerp verkeersbesluit en de bijbehorende stukken ontbreekt informatie over de grotere vervuiling van fijnstof en CO2 voor de mens.

Antwoord zienswijze 3

1. Bij permanente openstelling van de plusstrook op het traject van de A12 tussen km 44,25 en km 29,4 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Dit is verduidelijkt in het verkeersbesluit.
2. Bij een gesloten plusstrook op het traject van de A12 tussen km 29,4 en km 27,0 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een open plusstrook op dit traject is de maximumsnelheid 100 km/uur. Dit is verduidelijkt in het verkeersbesluit.
3. De permanente openstelling van de plusstrook heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten en zal daardoor ook geen toename van het fijnstofgehalte veroorzaken. Een overschrijding van de wettelijke norm is niet aan de orde. Voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wordt verwezen naar de website <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>
In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vindt er jaarlijks een monitoring plaats, waardoor mogelijke overschrijdingen tijdig in beeld worden gebracht en maatregelen kunnen worden getroffen.
Voor CO2 geldt een landelijke doelstelling. Eventuele lokale effecten hebben daar nauwelijks invloed op.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 4 Mede namens Wijkplatform Zuid en Oost Waddinxveen

Een aantal bewoners te Waddinxveen waaronder de inspreker maakt zich zorgen over de mogelijke geluidstoename en leefbaarheid. De voorbereiding voor de nieuwe brug over de Gouwe voor de extra Gouwekruising (deze komt naast de Coenecoopbrug en het Gouweaquaduct) zijn net begonnen en voor de nieuwe brug zijn de geluidsnormen ook al opgehoogd. De inspreker sluit aan bij de zienswijzen van de Gemeente Waddinxveen.

Antwoord zienswijze 4

Ten aanzien van geluid moeten voor het verkeersbesluit conform de wet alleen de effecten van de rijksweg in beeld worden gebracht. Dit neemt niet weg dat u lokaal ook hinder kunt ondervinden van andere geluidsbronnen.

Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en het wettelijk kader voor geluid is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen en de leefbaarheid van gebieden te beschermen.

Voor wat betreft de verwijzing naar de zienswijze ingediend door de Gemeente Waddinxveen wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 5.

De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van een herberekening voor geluid, maar niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 5 Gemeente Waddinxveen

1. Het gebruikte rekenmodel is het akoestisch onderzoek is niet inzichtelijk en niet controleerbaar.
2. Het akoestisch onderzoek wijkt af van de eisen die worden gesteld aan een akoestisch onderzoek in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De verwijzingen brondocumenten zijn niet controleerbaar.
3. Als gevolg van de permanente openstelling van de plusstrook en de snelheidsverhoging hierbij wordt op meerdere punten de werkruimte van 1,5 dB ingevuld. Volgens een uitspraak van de Rechtbank Rotterdam in 2013 is dit niet toegestaan.
4. Een toelichting op de benadering van geluidsproductieplafonds op minder dan 0,5 dB met wanneer een overschrijding optreedt en welke maatregelen getroffen gaan worden om de overschrijding niet te laten plaatsvinden en weer te komen tot een werkruimte van 1,5 dB ontbreekt in het akoestisch onderzoek.
5. Bij de vier referentiepunten 30773, 30774, 32109 en 32112 wordt het geluidproductieplafond bereikt. Voor deze punten ontbreekt in het akoestisch onderzoek c.q. is niet juist:
 - de locatie van de referentiepunten;
 - een verklaring hoe wordt omgegaan met toename van slechts één motorvoertuig, waardoor het geluidproductieplafond wordt overschreden;
 - De zin in paragraaf 2,5 van het akoestisch onderzoek dat Rijkswaterstaat tijdig zorgdraagt voor het niet overschrijden van geluidproductieplafonds is strijdig met het ontwerp verkeersbesluit.
6. In hoofdstuk 6 (Conclusies) van het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat de wijziging kan doorvoeren zonder de verplichting om geluidsreducerende maatregelen door te voeren. Deze conclusie is gelet op de naar voren gebrachte punten van de zienswijze onjuist.
7. Er ontstaat volgens het ontwerp verkeersbesluit een statische situatie. Uit het verkeersbesluit blijkt niet expliciet wat de nieuwe maximumsnelheid wordt.

Antwoord zienswijze 5

1. Voor de berekening van de geluidproductieplafonds is een landelijk geluidmodel Silence 3, versie 3.7 gehanteerd. Dit model gebruikt bepaalde invoergegevens om de geluidproductie op een referentiepunt te berekenen. Deze invoergegevens worden niet standaard ter inzage gelegd bij een besluit. Het gaat om technische achtergrondinformatie die door middel van de berekening in het model zijn weerslag krijgt in de berekende geluidproductieplafonds. Alle brongegevens die bepalend zijn voor de berekening van de hoogte van de geluidproductieplafonds zijn te raadplegen in en te downloaden uit het geluidregister. Voor de vastgestelde geluidniveaus en meer informatie hierover wordt verwezen naar de website van Rijkswaterstaat.
www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx?cookieLoad=true

Het is technisch niet mogelijk om het eigen geluidmodel ter beschikking te stellen. Berekeningen in GeoMilieu moeten met de juiste instellingen de geluidproductieplafonds benaderen. Het geluidmodel kan indien gewenst bij Rijkswaterstaat worden ingezien. Voor het inzichtelijk maken van de gegevens die in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd, zijn de verkeersintensiteiten en de snelheden die afwijken van hetgeen in het geluidregister is opgenomen aan het rapport van het akoestisch onderzoek toegevoegd.

2. Het geluidmodel Silence 3, versie 3.7 is gehanteerd op basis van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de controleerbaarheid van de brondocumenten wordt verwezen naar het antwoord op onderdeel 1 van de zienswijze van de inspreker.

3. De werkruimte van 1,5 dB bij het vaststellen van geluidproductieplafonds is alleen van toepassing op wegvakken waarvoor geen recent besluit is genomen. Deze geluidproductieplafonds zijn bij inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer bepaald op grond van artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Voor die wegvakken is het geluidniveau bepaald op basis van de situatie in 2008 vermeerderd met 1,5 dB. Voor het wegvak A12 Woerden - Gouda zijn de geluidproductieplafonds vastgesteld op basis van het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden van september 2010. Er is derhalve geen sprake van het invullen van een werkruimte.

De minister heeft tegen de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 21 november 2013 (ROT 13/343, ROT 13/116 en ROT 13/2280) op het punt van gebruik van de werkruimte van 1,5 dB hoger beroep ingesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 29 oktober 2014 (zaaknummer 201311526) overwogen dat de uitspraak van de rechtbank voor wat betreft het oordeel dat de 1,5 dB werkruimte slechts tijdelijk mag worden gebruikt en niet mag worden gebruikt voor het nemen van een verkeersbesluit als in het geding, op een onjuiste uitleg van de Wet milieubeheer berust. Het hoger beroep van de minister is gegrond verklaard.

4. De verplichting in artikel 11.29 van het Besluit geluidmilieubeheer is gekoppeld aan het nalevingsverslag en niet aan een ruimtelijk besluit of een verkeersbesluit. Voor naleving van de geluidproductieplafonds is dit relevant. Ter voorkoming van overschrijdingen in de toekomst kunnen dan tijdig maatregelen worden bepaald en gerealiseerd.

5. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp verkeersbesluit zijn abusievelijk op een deel van het traject van km 29,4 tot km 27,0 registergegevens ingevoerd. Hierdoor zijn de berekende verschillen tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds op dat deel van het traject niet juist. Hierop is in de zienswijze terecht gewezen, waarvoor de gemeente wordt bedankt. Naar aanleiding van de zienswijze is een herberekening uitgevoerd, waarbij ook de verkeersgegevens zijn geactualiseerd. De gegevens van het jaar 2015 zijn gehanteerd in plaats van het jaar 2013. Het nieuwe rapport van het akoestisch onderzoek is aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegd en hierbij gevoegd. Er is nu overal op het traject voldoende geluidruimte. Onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is derhalve niet noodzakelijk.

Aan het rapport van het akoestisch onderzoek is een figuur toegevoegd, waarin de ligging van de geluidproductieplafonds en het verschil tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds is weergegeven.

6. Op dit onderdeel van de zienswijze is bij het antwoord op onderdeel 5 van de zienswijze al ingegaan.

7. Bij permanente openstelling van de plusstrook op het traject van de A12 tussen km 44,25 en km 29,4 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een gesloten plusstrook op het traject van de A12 tussen km 29,4 en km 27,0 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een open plusstrook op laatstvermeld traject is de maximumsnelheid 100 km/uur. Dit is verduidelijkt in het verkeersbesluit.

De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van een herberekening voor geluid, maar niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 6 Gemeente Gouda

1. Het gebruikte rekenmodel is het akoestisch onderzoek is niet inzichtelijk en niet controleerbaar.
2. Het akoestisch onderzoek wijkt af van de eisen die worden gesteld aan een akoestisch onderzoek in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De verwijzingen brondocumenten zijn niet controleerbaar.
3. Als gevolg van de permanente openstelling van de plusstrook en de snelheidsverhoging hierbij wordt op meerdere punten de werkruimte van 1,5 dB ingevuld. Volgens een uitspraak van de Rechtbank Rotterdam in 2013 is dit niet toegestaan.
4. Een toelichting op de benadering van geluidsproductieplafonds op minder dan 0,5 dB met wanneer een overschrijding optreedt en welke maatregelen getroffen gaan worden om de overschrijding niet te laten plaatsvinden en weer te komen tot een werkruimte van 1,5 dB ontbreekt in het akoestisch onderzoek.
5. Bij de vier referentiepunten 30773, 30774, 32109 en 32112 wordt het geluidproductieplafond bereikt. Voor deze punten ontbreekt in het akoestisch onderzoek c.q. is niet juist:
 - de locatie van de referentiepunten;
 - een verklaring hoe wordt omgegaan met toename van slechts één motorvoertuig, waardoor het geluidproductieplafond wordt overschreden;
 - De zin in paragraaf 2,5 van het akoestisch onderzoek dat Rijkswaterstaat tijdig zorgdraagt voor het niet overschrijden van geluidproductieplafonds is strijdig met het ontwerp verkeersbesluit.
6. In hoofdstuk 6 (Conclusies) van het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat de wijziging kan doorvoeren zonder de verplichting om geluidsreducerende maatregelen door te voeren. Deze conclusie is gelet op de naar voren gebrachte punten van de zienswijze onjuist.
7. In de natuurtoets ontbreekt een kwantitatieve onderbouwing die aantoont dat de toename in stikstofdepositie geen effecten tot gevolg heeft op wel stikstofgevoelige habitattypen in verder weg gelegen Natura 2000-gebieden zoals de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.
8. Er ontstaat volgens het ontwerp verkeersbesluit een statische situatie. Uit het verkeersbesluit blijkt niet expliciet wat de nieuwe maximumsnelheid wordt.

Antwoord zienswijze 6

1. Voor de berekening van de geluidproductieplafonds is een landelijk geluidmodel Silence 3, versie 3.7 gehanteerd. Dit model gebruikt bepaalde invoergegevens om de geluidproductie op een referentiepunt te berekenen. Deze invoergegevens worden niet standaard ter inzage gelegd bij een besluit. Het gaat om technische achtergrondinformatie die door middel van de berekening in het model zijn weerslag krijgt in de berekende geluidproductieplafonds. Alle brongegevens die bepalend zijn voor de berekening van de hoogte van de geluidproductieplafonds zijn te raadplegen in en downloaden uit het geluidregister. Voor de vastgestelde geluidniveaus en meer informatie hierover wordt verwezen naar de website van Rijkswaterstaat.
www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx?cookieLoad=true

Het is technisch niet mogelijk om het eigen geluidmodel ter beschikking te stellen. Berekeningen in GeoMilieu moeten met de juiste instellingen de geluidproductieplafonds benaderen. Het geluidmodel kan indien gewenst bij Rijkswaterstaat worden ingezien. Voor het inzichtelijk maken van de gegevens die in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd, zijn de verkeersintensiteiten en de snelheden die afwijken van hetgeen in het geluidregister is opgenomen aan het rapport van het akoestisch onderzoek toegevoegd.

2. Het geluidmodel Silence 3, versie 3.7 is gehanteerd op basis van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de controleerbaarheid van de brondocumenten wordt verwezen naar het antwoord op onderdeel 1 van de zienswijze van de inspreker.

3. De werkruimte van 1,5 dB bij het vaststellen van geluidproductieplafonds is alleen van toepassing op wegvakken waarvoor geen recent besluit is genomen. Deze geluidproductieplafonds zijn bij inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer bepaald op grond van artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Voor die wegvakken is het geluidniveau bepaald op basis van de situatie in 2008 vermeerderd met 1,5 dB. Voor het wegvak A12 Woerden - Gouda zijn

de geluidproductieplafonds vastgesteld op basis van het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden van september 2010. Er is derhalve geen sprake van het invullen van een werkruimte.

De minister heeft tegen de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 21 november 2013 (ROT 13/343, ROT 13/116 en ROT 13/2280) op het punt van gebruik van de werkruimte van 1,5 dB hoger beroep ingesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 29 oktober 2014 (zaaknummer 201311526) overwogen dat de uitspraak van de rechtbank voor wat betreft het oordeel dat de 1,5 dB werkruimte slechts tijdelijk mag worden gebruikt en niet mag worden gebruikt voor het nemen van een verkeersbesluit als in het geding, op een onjuiste uitleg van de Wet milieubeheer berust. Het hoger beroep van de minister is gegrond verklaard.

4. De verplichting in artikel 11.29 van het Besluit geluidmilieubeheer is gekoppeld aan het nalevingsverslag en niet aan een ruimtelijk besluit of een verkeersbesluit. Voor naleving van de geluidproductieplafonds is dit relevant. Ter voorkoming van overschrijdingen in de toekomst kunnen dan tijdig maatregelen worden bepaald en gerealiseerd.

5. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp verkeersbesluit zijn abusievelijk op een deel van het traject van km 29,4 tot km 27,0 registergegevens ingevoerd. Hierdoor zijn de berekende verschillen tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds op dat deel van het traject niet juist. Hierop is in de zienswijze terecht gewezen, waarvoor de gemeente wordt bedankt. Naar aanleiding van de zienswijze is een herberekening uitgevoerd, waarbij ook de verkeersgegevens zijn geactualiseerd. De gegevens van het jaar 2015 zijn gehanteerd in plaats van het jaar 2013. Het nieuwe rapport van het akoestisch onderzoek is aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegd en hierbij gevoegd. Er is nu overal op het traject voldoende geluidruimte. Onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is derhalve niet noodzakelijk.

Aan het rapport van het akoestisch onderzoek is een figuur toegevoegd, waarin de ligging van de geluidproductieplafonds en het verschil tussen de situatie van het verkeersbesluit en de vastgestelde geluidproductieplafonds is weergegeven.

6. Op dit onderdeel van de zienswijze is bij het antwoord op onderdeel 5 van de zienswijze al ingegaan.

7. In de Natuurtoets Permanente openstelling spitsstrook A12 Woerden - Gouda is een toets voor het natuurgebied Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein uitgevoerd vanwege de nabijheid tot het project. Vanwege de grote afstanden zijn andere gebieden niet in deze toets meegenomen. In aanvulling op deze natuurtoets is een natuurtoets voor het natuurgebied Nieuwkoopse Plassen & De Haack uitgevoerd, dat op 4,5 km afstand van de A12 ligt. In deze natuurtoets wordt kwantitatief onderbouwd dat de toename van stikstofdepositie verwaarloosbaar is en dat significante effecten op gevoelige habitattypen en -soorten op dit Natura 2000-gebied op voorhand uit te sluiten zijn. Er wordt verwezen naar de Natuurtoets Nieuwkoopse Plassen & De Haack bij de Nota van Antwoord.

8. Bij permanente openstelling van de plusstrook op het traject van de A12 tussen km 44,25 en km 29,4 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een gesloten plusstrook op het traject van de A12 tussen km 29,4 en km 27,0 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een open plusstrook op laatstvermeld traject is de maximumsnelheid 100 km/uur. Dit is verduidelijkt in het verkeersbesluit.

De zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van een herberekening voor geluid en het uitvoeren van de Natuurtoets Nieuwkoopse Plassen & De Haack, maar niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 7

1. Er is meer toename van verkeer dan volgens eerdere prognoses, waardoor een toename van geluid ontstaat en het gehalte fijnstof stijgt.
2. Wat is de maximumsnelheid die gaat gelden op het traject?
3. Het is een logisch vervolg dat ook de plusstrook op het traject Gouda - Woerden permanent wordt opengesteld.
4. Na het Tracébesluit A12 Gouda - Woerden en het Wegaanpassingsbesluit A12 Woerden - Gouda is het geluid toegenomen. De inspreker wil dat een meting hiervan bij de woning te Reeuwijk wordt uitgevoerd. Op de viaducten is geen stiller asfalt aangebracht en er zitten grote kieren en gaten in de aangebrachte schermen. Vanaf Andel tot het perceel van de inspreker ontbreken geluidsschermen.
5. De toegestane geluidsbelasting zal worden overschreden, waarvoor verbeteringen aan het perceel/de woning moeten worden aangebracht. Dit is in verband met de VROM-lijst.

Antwoord zienswijze 7

1. De permanente openstelling van de plusstrook heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten en zal daardoor ook geen toename van het fijnstofgehalte veroorzaken. Een overschrijding van de wettelijke norm is niet aan de orde. Voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wordt verwezen naar de website <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vindt er jaarlijks een monitoring plaats, waardoor mogelijke overschrijdingen tijdig in beeld worden gebracht en maatregelen kunnen worden getroffen.

Uit het akoestisch onderzoek bij het verkeersbesluit volgt dat de permanente openstelling van de plusstrook niet leidt tot overschrijding van geluidproductieplafonds.

2. Bij permanente openstelling van de plusstrook op het traject van de A12 tussen km 44,25 en km 29,4 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een gesloten plusstrook op het traject van de A12 tussen km 29,4 en km 27,0 is de maximumsnelheid 120 km/uur. Bij een open plusstrook op laatstvermeld traject is de maximumsnelheid 100 km/uur. Dit is verduidelijkt in het verkeersbesluit.

3. Op het traject A12 Zuidbaan Gouda - Woerden is geen plusstrook. Het gaat op dit traject om vier permanente rijstroken.

4/5. Onderdeel van de geluidwetgeving in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is dat de geluidniveaus jaarlijks worden gemonitord. Uit de monitoring van de naleving van de geluidsproductieplafonds in het jaar 2013 is gebleken dat de geluidsproductieplafonds op het traject waarvoor het verkeersbesluit wordt genomen niet worden overschreden. Er is geen reden voor het uitvoeren van nader akoestisch onderzoeken het treffen van geluidbeperkende maatregelen op of aan de weg dan wel aan de gevel.

In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het Wegaanpassingsbesluit A12 Woerden – Gouda van juli 2009 zijn de niet-afgehandelde saneringssituaties (VROM lijst) nader onderzocht en in dat kader afgehandeld.

De rekenmodellen die worden toegepast zijn gecalibreerd op basis van in het verleden uitgevoerde geluidmetingen. Specifieke geluidmetingen worden niet uitgevoerd, omdat deze maar heel lokaal een geluidniveau opleveren en bovendien geen beeld geven van de geluidssituatie in de toekomst.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Zienswijze 8 PSP'92

1. Is aan omwonenden, belangenorganisaties en/of overheden toegezegd dat de plusstrook een spitsstrook zal blijven en niet permanent wordt opengesteld? Zo ja, dan wordt een belofte gebroken.
2. Het argument van uniformiteit en het negeren van het afkruizen gaat niet op en is derhalve niet valide.
3. De permanente openstelling van de plusstrook leidt tot meer verkeer. De inspreker is hiertegen en wil dat het verkeersbesluit niet wordt genomen.

Antwoord zienswijze 8

1. Voor het vaststellen van het Wegaanpassingsbesluit A12 Woerden - Gouda voor het realiseren van de plusstrook is geen toezegging gedaan dat de plusstrook niet permanent zal worden opengesteld. De permanente openstelling van de plusstrook vindt plaats in het kader van het programma Beter Benutten van de bestaande infrastructuur. Het gebruik van de bestaande infrastructuur wordt gewijzigd om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.
2. Het doel van het verkeersbesluit is het creëren van een statische situatie en een eenduidig wegbeeld.
3. Het permanent openstellen van de plusstrook als rijstrook heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten, omdat de extra capaciteit op dit moment al beschikbaar is in de spitsperiodes. Openstelling buiten de spitsperiodes trekt geen extra verkeer aan, omdat er in deze periodes al voldoende capaciteit aanwezig is.

De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Overzicht zienswijzen en gevolgen voor verkeersbesluit

Nummer	Organisatie	Woonplaats	Wijziging verkeersbesluit
1		Houten	Nee
2	Gemeente Bodegraven-Reeuwijk		Nee
3	Wijkplatform Zuidplas	Waddinxveen	Nee
4	Mede namens Wijkplatform Zuid en Oost Waddinxveen	Waddinxveen	Nee
5	Gemeente Waddinxveen		Nee
6	Gemeente Gouda		Nee
7		Reeuwijk	Nee
8	PSP'92	Arnhem	Nee