P 1285-02
(2e ex.)

2e
1283-2

Startnotitie Benutting A12

Zoetermeer-Oost knooppunt Gouwe

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat

A12 in het Autosnelwegennet van de Randstad

Huidige Situatie en te Onderzoeken Varianten

fig. 1
Huidige situatie

fig. 2
Variant 1
Spitsstrook
buiten de spits

fig. 3
Variant 2
Plusstrook
buiten de spits

fig. 4
Spitsstrook
in de spits

fig. 5
Plusstrook
in de spits

fig. 6
4-0 systeem
Werk in uitvoerings-
situatie. Alle verkeer
op 1 rijbaan

Geplande Ruimtelijke Ontwikkelingen tot 2010

Trajectsnelheden Ochtendspits en Avondspits 2001

Startnotitie A12

Benuttingsmaatregelen A12 Zoetermeer-Oost –
knooppunt Gouwe
19 augustus 2002

Afbeeldingen in voorkaft:

1. Kaart A12 in Randstedelijk snelwegennet
2. Kaart situatie 2001
3. 3 dimensionale tekeningen:
   - 1 huidige situatie
   - spitsstrook gesloten
   - plusstrook gesloten

Afbeeldingen in achterkaft

4. Kaart ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2010
5. Kaart trajectsnelheden 2001
6. 3 dimensionale tekeningen
   - Spitsstrook geopend
   - Plusstrook geopend
   - Werk in uitvoering (4-0 systeem)

Colofon

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

Informatie: A. Klijnhout
Telefoon: 010 – 402 6441
Fax: 010 – 233 0616

Eindredactie: Berkenbosch & Koetsenruijter, Zeist

Datum: 19 augustus 2002

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **3**

1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding voor de studie 5
1.2 Welke procedure wordt gevolgd? 5
1.3 Wat is een Startnotitie? 5
1.4 U kunt reageren 6
1.5 Leeswijzer 6

2 Probleem- en doelstelling **7**
2.1 Beschrijving van het probleem 7
2.2 Doelstelling TN/m.e.r.-studie 8
2.3 Relaties met andere projecten en studies 8

3 Alternatieven **11**
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten 11
3.2 Referentiesituatie 11
3.3 Benuttingsalternatieven 12
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 12
3.5 Wat niet onderzocht wordt 12

4 Verkeer en Vervoer **15**
4.1 Algemeen beleid voor verkeer en vervoer 15
4.2 Beschrijving van de huidige situatie 16
4.3 Ontwikkelingen tot 2010 17

5 Ruimtelijke ordening en milieu **19**
5.1 Beleid voor ruimtelijke ordening en milieu 19
5.2 Beschrijving van de huidige situatie 21
5.3 Ontwikkelingen tot 2010 22

6 Te onderzoeken effecten **25**
6.1 Verkeer 25
6.2 Ruimtelijke Ordening 25
6.3 Milieu 26
6.4 Kosten 27
6.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten 28

7 Procedure en planning **29**
7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen 29
7.2 Stappen in de procedure 29
7.3 Overzicht tracéwetprocedure 32
7.4 De planning 33

Literatuur **35**

Woordenlijst **37**

1 Inleiding

Op de A12, tussen Den Haag en Gouda, staan vrijwel dagelijks files. Het wegvak tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe is het traject met de grootste vertragingstijd in de ochtendspits in Zuid-Holland. Om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen, vindt het kabinet dat eerst gekeken moet worden naar betere benutting van de infrastructuur die er al ligt. Welke mogelijkheden zijn er voor een betere benutting tussen Den Haag en Gouda? Die vraag staat centraal in het onderzoek, waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor de studie

In het Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden heeft de minister van Verkeer en Waterstaat samen met verantwoordelijke bestuurders in de regio afgesproken dat voor een aantal wegen of weggedeelten in Zuid-Holland op korte termijn maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Het gedeelte van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe is er daar één van.

Dergelijke afspraken zijn overigens ook gemaakt met verantwoordelijke bestuurders in de regio's Amsterdam, Utrecht en Rotterdam. De overeenkomsten samen heten ook wel het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Vervolgens is op 11 juli 2001 tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden een uitvoeringsovereenkomst gesloten genaamd *De A12 Vernieuwd op Weg*, waarin een nadere uitwerking op het niveau van maatregelen is gemaakt. In de overeenkomst is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van diverse maatregelen vastgelegd, alsmede de verdeling van de beschikbare budgetten. De maatregelen hebben betrekking op auto, fiets, openbaar vervoer en telematica.

Deze Startnotitie richt zich op de afspraak voor het verbeteren van de doorstroming voor het autoverkeer door het realiseren van extra wegcapaciteit gedurende de spitsuren tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Als verbeteren van de doorstroming van het verkeer tijdens de spits het uitgangspunt is, wat kan er dan gebeuren en hoe? Om die vraag te beantwoorden is onderzoek en zorgvuldige besluitvorming nodig. De spelregels daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwetprocedure. In hoofdstuk 7 wordt die procedure uitgelegd.

1.3 Wat is een Startnotitie?

Een Startnotitie vormt de eerste fase van de Tracéwetprocedure. Met het uitbrengen van een Startnotitie maakt de overheid bekend dat er een studie wordt gestart naar een oplossing voor een bepaald probleem.
Doel van een Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Ook bakent de Startnotitie het aantal mogelijke oplossingen af en staat erin aangegeven op welke (milieu)effecten deze oplossingen worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 tot 30 september 2002 . Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren op de voorgenomen studie. Daarbij gaat het uitdrukkelijk nog **niet** om de vraag welke oplossing de beste is, maar alleen om wat er volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing. Het gaat dus om vragen als:

- Worden bij de studie dingen over het hoofd gezien?
- Wat mag beslist niet worden vergeten in het onderzoek?
- Heeft u misschien een andere oplossing in gedachten, die nog niet in de Startnotitie staat?

Ook kunt u in uw reactie aangeven of er naar uw oordeel wel sprake is van een probleem.

Uw inspraakreactie kan leiden tot aanpassing van de te onderzoeken oplossingen of tot uitbreiding van de te onderzoeken (milieu)effecten. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 2002 naar:
Inspraakpunt A12 Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

1.5 Leeswijzer

- **Een globale indruk**

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 6. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (6).

- **Meer achtergrond**

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 en 5 ingegaan op het beleid, de huidige en toekomstige situatie voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

- **Weten hoe de procedure in elkaar zit**

In hoofdstuk 7 wordt de Tracéwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn, beschreven.

- **Wat betekent ...**

Getracht is de tekst van deze startnotitie voor eenieder toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Probleem- en doelstelling

Het probleem dat centraal staat in de studie zijn de files tijdens de spits op het wegvak van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Doel is ervoor te zorgen dat daar – in de ochtend- en avondspits – het verkeer beter doorstroomt. Eventuele veranderingen aan de A12 houden ook verband met andere projecten in de omgeving, zoals infrastructurele projecten voor de N209 en N219 en andere delen van de A12, de Hogesnelheidslijn, de bouw van nieuwe woningen en aanleg van bedrijventerreinen.

2.1 Beschrijving van het probleem

- **Probleemstelling**

Centraal in de studie staat de filevorming op de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Op dat deel van de A12 treden vrijwel dagelijks files op: in de ochtend vooral in de richting Den Haag; in de middag en in de avondspits vooral in de richting Utrecht.

Probleem is niet alleen dat automobilisten daardoor langer onderweg zijn; ook de verkeersveiligheid valt niet binnen de normen die daarvoor gesteld zijn. Wat betreft het milieu, vormen geluid en lucht een probleem.

Het beheer en onderhoud op dit gedeelte van de A12 vormt steeds vaker een probleem doordat er te weinig ruimte is om dat verantwoord en veilig te doen. Zo is er te weinig ruimte om tijdens werkzaamheden al het verkeer op 1 rijbaan te laten rijden en de andere rijbaan af te sluiten (het zogenoemde 4-0 systeem. Zie voor een verduidelijking de afbeelding in de kaft van deze startnotitie). De A12 voldoet in dit opzicht niet aan de Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen.

De komende jaren zal de fileproblematiek – als er niets gebeurt – op de A12 verergeren. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat de komende jaren blijven doen.
De kaart in de kaft van deze startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie.

- **Oorzaken**

In 2000 heeft Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland een studie uitgevoerd naar de oorzaken van de files op de A12 tussen Den Haag en Gouda. Als specifieke problemen werden daarin genoemd:

- De vormgeving van de weg tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe dateert nog uit 1933. Dat is te merken aan o.a. korte in- en uitvoegstroken, ontbrekende vluchtstroken bij een aantal viaducten en een beperkte zichtlengte. Dat zijn factoren die capaciteitsverlagend werken en de verkeersveiligheid vermindert.
- Er is te veel verkeer in de spitsuren.
- Op de Utrechtsebaan is de afwikkeling een probleem door veel van rijstrook wisselend verkeer tussen de aansluiting Voorburg en het Prins Clausplein.

Waarom juist dit wegvak?

- Het wegvak tussen Zoetermeer-Oost en Gouda is het meest filegevoelige wegvak van de A12. De files beginnen 's morgens tussen 06.30 en 07.00 uur en eindigen regelmatig na 09.00 uur.
- Daarbij is dit weggedeelte met een lengte van 11 km ook het traject met de grootste vertragingstijd in de ochtendspits. De vertragingstijd bedroeg in 2000 gemiddeld 13 minuten. In de avondspits bedraagt de vertragingstijd als gevolg van het knelpunt Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe gemiddeld 14 minuten.
- In 2000 bedroeg de trajectsnelheid voor het drukste uur van de ochtenspits gemiddeld over alle werkdagen van het jaar voor het traject Gouda-Den Haag 50 km/u.
- In de ochtendspits slaan de files op het wegvak knooppunt Gouwe – Zoetermeer-Oost regelmatig tot voorbij het knooppunt Gouwe. Dat blokkeert de doorstroming van de A12 naar de A20. (Tevens ontstaan hierdoor verkeersonveilige situaties.)
- Voor het wegvak tussen het Prins Clausplein en Zoetermeer is – mede gelet op het brede aanbod en de mogelijkheden van openbaar vervoer en fiets – voorrang gegeven aan het verbeteren van de doorstroming voor het openbaar vervoer, verbetering van de fietsverbinding tussen Den Haag en Zoetermeer en intensivering van vervoermanagement. Op dit gedeelte van de A12 is reeds een busbaan operationeel, in de overeenkomst *De A12 Vernieuwd op Weg* zijn afspraken gemaakt om de busbaan ook onder bepaalde voorwaarden voor minibusjes open te stellen. Daarnaast maken ruimtelijke beperkingen het vrijwel onmogelijk zonder grootschalige investeringen en met handhaving van de busbaan nog een extra rijstrook te realiseren.

2.2 Doelstelling TN/m.e.r.-studie

Doel van de TN/m.e.r.-studie A12 is te onderzoeken met welke varianten de fileproblemen op de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe kunnen worden opgelost en wat de milieu- en verkeersveiligheidskundige gevolgen zijn van de verschillende varianten. Met "oplossen" bedoelen we in ieder geval dat er een betere doorstroming is.
Het toetsingskader voor dit project wordt gevormd door het beleid zoals dat zal worden geformuleerd in de nieuwe rijksbeleidsnota voor verkeer en vervoer.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Het project Benuttingsmaatregelen Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe heeft een directe relatie met een aantal projecten in de directe omgeving van de A12. Het betreft o.a. studies naar de A4, de N209, N219, de A12 en een aantal woningbouw- en bedrijventerreinprojecten. Die projecten worden hieronder opgesomd.

- **Infrastructuurprojecten**
  - tracé/m.e.r.-procedure A4, De Hoek – Prins Clausplein (RWS dir. Zuid-Holland);
  - m.e.r.-procedure N209, Bleiswijk – Zoetermeer (Provincie Zuid-Holland);
  - m.e.r.-procedure N219, omleiding om Zevenhuizen (Provincie Zuid-Holland);
  - de aanleg N11, Boskoopseweg – Bodegraven (RWS dir. Zuid-Holland);

- studie naar een verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag (studie Trekvliettracé) (Stadsgewest Haaglanden/gem. Den Haag);
- realisatie Hogesnelheidsspoorlijn (HSL); tussen Zoetermeer en Bleiswijk kruist deze de A12 (V&W);
- benuttingsstudie A12-west (mogelijk studietraject Gouda – Utrecht) (RWS directies Utrecht en Zuid-Holland);
- realisatie nieuwe aansluiting Nootdorp; (RWS dir. Zuid-Holland);
- realisatie van Randstadrail (StadsgewestHaaglanden/Stadsregio Rotterdam).

- **Overige projecten**
  - *Vinex-woonwijk Zoetermeer-Oosterheem;*
  - Vinex-woonwijken Ypenburg en Leidschenveen;
  - Vinex-woonwijken Berkel en Bergschenhoek;
  - natuur en recreatieproject Bentwoud;
  - glastuinbouwontwikkeling in de Overbuurtse polder;
  - planvorming van woningbouw rond de Zuidplaspolder ten westen van Gouda;
  - bedrijventerreinen Hoefweg-Noord en Hoefweg-Zuid;
  - bedrijventerrein Doelwijk.

3 Alternatieven

Er zijn veel oplossingen denkbaar voor het fileprobleem op de A12, maar die zijn te duur of ze lossen het probleem niet op, zoals verbreding, of het inzetten van meer openbaar vervoer. Wat betreft effectiviteit en investeringsmiddelen zijn er, kort gezegd, twee oplossingen die in aanmerking komen voor verdere studie: een spitsstrook of een plusstrook. Om het effect van die oplossingen te meten, worden ze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (een derde alternatief: de referentiesituatie). Daarnaast is het verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief aan te geven (het MMA).

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen om voor serieuze studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure worden ze preciezer uitgewerkt.

Er zijn vier *randvoorwaarden* waaraan de oplossingen moeten voldoen. Ze moeten:

- aan de in paragraaf 2.2 beschreven doelstellingen voldoen, of deze minstens dicht benaderen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn;
- binnen het taakstellend budget te realiseren zijn;
- binnen de kaders vallen van de overeenkomst die met regionale partijen is gesloten (De Uitvoeringsovereenkomst A12 Vernieuwd op Weg).

Daarnaast dient een viertal maatregelen en projecten als *uitgangspunt* in deze studie:

- het project N209 (verbreding Hoefweg tussen Bleiswijk en Zoetermeer incl. nieuwe aansluiting op de A12) wordt gerealiseerd;
- het project N219 (omleiding om Zevenhuizen incl. nieuwe aansluiting op de A12) wordt gerealiseerd;
- de rijbaan van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en Bleiswijk wordt gedeeltelijk verlegd als gevolg van de bouw van een viaduct voor de *hogesnelheidstrein*;
- resultaten van de studies van het Stadsgewest Haaglanden voor de Utrechtsebaan en resultaten van RWS directie Utrecht voor het gedeelte tussen Gouda en Utrecht, zullen zodra ze beschikbaar zijn worden betrokken in de benuttingsstudie Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe.

3.2 Referentiesituatie

In een Trajectnota moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden. Dat is de situatie waarin de weg blijft zoals die is en er niets extra's gebeurt.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: het maakt het mogelijk om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. Deze alternatieven worden afgezet tegen de situatie waarin niets extra's gebeurt. Maatregelen waarover al besluiten genomen zijn, worden in de referentiesituatie meegerekend.

3.3 Benuttingsalternatieven

Het is mogelijk de capaciteit van de weg te vergroten zonder grootschalige ingrepen aan de weg. Dat is een groot voordeel, want er is dan geen extra ruimte nodig en bovendien kost het relatief minder geld. Verbetering van de doorstroming van het verkeer binnen het bestaande asfalt – of met een minimale uitbreiding – is de belangrijkste bouwsteen van het benuttings-alternatief.

In de kaft van deze startnotitie zijn afbeeldingen opgenomen van spitsstrook en plusstrook.

- **Benuttingsalternatief 1: spitsstrook**

Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook voor een beperkte tijd van de dag gebruikt als extra rijstrook. De status van de vluchtstrook wordt door middel van signaleringsborden boven de weg duidelijk gemaakt. Buiten de spitsperiode wordt de strook gebruikt als vluchtstrook.
Daarnaast is het nodig om iedere 500 à 1000 meter vluchthavens aan te brengen. Voor de veiligheid moeten vaak aanvullende voorzieningen worden getroffen, zoals extra detectie op de vluchtstrook en camerabewaking. Er kan eventueel een snelheidsverlaging worden ingevoerd.

- **Benuttingsalternatief 2: plusstrook**

Een ander alternatief is de plusstrook. Bij deze maatregel wordt er een extra rijstrook gerealiseerd, terwijl er toch een smalle vluchtstrook gehandhaafd blijft. Om dat binnen de huidige breedte van de weg te kunnen doen, worden alle rijstroken, versmald (zie illustratie in de kaft). Tevens geldt er permanent een snelheidsverlaging op alle rijstroken.

Flexibele rijstrookindeling
Op dit moment wordt gewerkt aan een techniek om de rijstroken door middel van lichtlijnen in het wegdek flexibel in te richten. Dit betekent dat bij een plusstrook buiten de spitsuren de normale rijstrookbreedte kan worden hersteld. Een snelheidsbeperking is dan niet nodig. In het studietraject zal flexibele rijbaanindeling als alternatief voor statische belijning worden meegenomen.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap. Het MMA moet een realistisch alternatief zijn.

In deze studie bestaat het MMA uit een van de benuttingsalternatieven aangevuld met extra maatregelen zoals de nieuwste generatie stil asfalt en de variabele maatregelen uit het nationaal pakket duurzaam bouwen (DUBO). Duurzaam materiaalgebruik, energiebesparing en faunamaatregelen zijn onderdelen uit het variabele pakket van het nationaal pakket duurzaam bouwen die zullen worden meegenomen in het MMA.

3.5 Wat niet onderzocht wordt

Natuurlijk zijn er nog tal van andere mogelijke alternatieven te bedenken. In deze paragraaf geven we van een aantal alternatieven aan waarom ze niet onderzocht worden.

- **Benuttingsalternatief wisselstrook**

Een derde alternatief – naast de genoemde spitsstrook en de plusstrook – is de *wisselstrook*. Dit is een benuttingsvariant waarbij *tussen* de twee rijbanen een extra rijstrook wordt aangelegd. Deze strook wordt in de ochtendspits opengesteld voor de ene richting en in de avondspits voor de andere richting. Een voorbeeld van een wisselstrook ligt op de A1 tussen Amsterdam en Almere (de voormalige carpoolstrook).

Omwille van de veiligheid moet de wisselstrook door geleiderail gescheiden zijn van de overige rijbanen. Daarnaast moet de strook zo breed zijn dat een gestrand voertuig nog te passeren is. Voor een wisselstrook is hierdoor beduidend meer ruimte nodig dan voor een plus- of spitsstrook.
Een wisselstrook is daardoor bijna net zo duur als een reguliere verbreding met een rijstrook per richting en kost ook ongeveer net zoveel ruimte.

Ook verkeerskundig is er geen aanleiding de wisselstrook als reëel alternatief mee te nemen in deze studie. Uit de Studie A12 is gebleken dat de hoeveelheid verkeer in de niet file-richting reeds nu fors is. Gezien de verkeersgroei die de komende jaren wordt verwacht, is ook voor de huidige niet file-richting extra capaciteit nodig. Een wisselstrook is daarom geen goede oplossing.

- **Openbaarvervoeralternatief**

In een openbaarvervoeralternatief wordt onderzocht of de problemen door het verbeteren en uitbreiden van openbaar vervoer kunnen worden opgelost. De uitkomst van een vervoerwaardestudie die in 1998 is uitgevoerd als onderdeel van de studie A12, toont aan dat een verbetering van het openbaar vervoer geen reëel alternatief vormt voor het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem. Doordat er te veel verschillende plaatsen zijn die het openbaar moet bedienen, maken er relatief te weinig mensen gebruik van waardoor een kostendekkende exploitatie niet haalbaar is.

- **Verbredingsalternatief**

Bij het verbredingsalternatief wordt de weg met een of meerdere rijstroken per richting uitgebreid. Dit alternatief valt buiten het kader van de overeenkomst, die met de regionale partners is vastgelegd (*Uitvoeringsovereenkomst "De A12 Vernieuwd op Weg"*), waarbij is afgesproken dat de bereikbaarheidsproblemen met een breed pakket benuttingsmaatregelen zullen worden opgelost.

4 Verkeer en Vervoer

In de hoofdstukken 4 en 5 worden aspecten beschreven die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. In dit hoofdstuk staat verkeer en vervoer centraal. Aan de orde komen het beleid, de huidige situatie van de weg, inclusief de veiligheid, de hoeveelheid verkeer en de samenstelling van het verkeer voor nu en de toekomst. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

4.1 Algemeen beleid voor verkeer en vervoer

- **Nationaal beleid**

In het 2e Structuurschema Verkeer en Vervoer is het huidige verkeer en vervoerbeleid vastgelegd. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe beleidsnota, waarin het beleid voor de komende jaren zal worden opgenomen. Rijk, provincies, kaderwetgebieden, gemeenten, havenschappen en waterschappen delen de zorg voor wegen, spoorwegen, waterwegen, zeehavens, telecomverbindingen en buisleidingen, elk binnen hun eigen verantwoordelijkheid.
Evenals voor bereikbaarheid geldt dat voor het aspect verkeersveiligheid wordt gewerkt aan een nieuwe beleidsnota, waarin het beleid voor de komende jaren zal worden opgenomen.

Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR). In mei 2000 heeft het kabinet ingestemd met het Bereikbaarheids Offensief Randstad 2010. Doel van dit offensief is een impuls te geven aan verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad en het oplossen van de belangrijkste knelpunten door investeringen in openbaar vervoer en wegen. De maatregelen bestaan uit

enerzijds het bieden van alternatieven voor het autoverkeer en anderzijds de invoering van prijsbeleid.

- **Regionaal beleid**

Het landelijk beleid wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en vervoersplannen (RVVP's). Sommige gemeenten hebben daarnaast een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoersbeleid op eigen schaalniveau gepresenteerd. In deze studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Voor de provincie Zuid-Holland (exclusief de kaderwetgebieden Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam) zijn (voorlopige) regionale doelstellingen voor 2010 opgenomen. In die regionale doelstelling wordt een reductie van 34,4 % met betrekking tot het aantal doden ten opzichte van 1998 aangehouden en een reductie van 27,3 % voor het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 1998.

4.2 Beschrijving van de huidige situatie

- **Beschrijving van de A12**

De A12 vormt de belangrijkste verbinding tussen de Haagse agglomeratie en Utrecht. Op grotere schaal vormt de A12 de verbinding naar het Duitse achterland. Voor deze studie is het gedeelte Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe van belang. Het traject heeft een lengte van ongeveer 11 kilometer. Tussen knooppunt Gouwe en Zoetermeer-Oost bestaat de A12 uit 2 rijstroken met gedeeltelijk een smalle vluchtstrook per richting.

- **De functie van de A12**

Onder invloed van veranderingen in de ruimtelijke ordening is de functie van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en Gouda in de loop der tijd veranderd. Met name de bedrijfsvestigingen in Zoetermeer en omgeving hebben een verandering in het verplaatsingpatroon gebracht. Met aanvankelijk een sterke woonfunctie voor Den Haag en omgeving is de bedrijfsontwikkeling in Zoetermeer e.o. in de afgelopen decennia toegenomen. Zoetermeer en omgeving is belangrijk geworden als vestigingsplaats voor bedrijven. Dit heeft niet alleen effect op de verhouding arbeidsplaatsen-inwoners die meer in evenwicht komt, maar dit betekent ook meer goederen- en forenzenstromen richting Zoetermeer.

- **Verkeer op de A12**

Tabel 1 geeft voor de periode 1995 – 2000 het gemiddelde aantal motorvoertuigen per etmaal voor het studiegebied van de A12 (de intensiteit). Tevens is in de tabel de groei van het verkeer weergegeven.

Tabel 1: Aantal motorvoertuigen per etmaal en % groei Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe.

Wegvak	1995 mvt/etm	2000 mvt/etm	Groei 1995 – 2000
Zoetermeer-Oost – Bleiswijk	76394	97790	28%
Bleiswijk – Zevenhuizen	79269	94202	19%
Zevenhuizen – Waddinxveen	71323	85117	19%
Waddinxveen – Kp. Gouwe	58759	70930	20%

- **Verkeersveiligheid**

Het slachtofferrisico voor de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe over de periode 1998 – 2000 laat zien dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is.

Tabel 2: Risicocijfers A12 in de periode 1998 – 2000

Wegvak	Riscocijfer* (landelijke doelstelling is 0,035)	Aantal slachtoffers
Zoetermeer-Oost – Bleiswjk	0,074	19
Bleiswijk – Zevenhuizen	0,096	22
Zevenhuizen – Waddinxveen	0,037	8
Waddinxveen – Knp. Gouwe	0,045	10

* Het risicocijfer is het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers.

- **Onderliggend wegennet**

Parallelwegen met een meer dan plaatselijk belang zijn er niet langs dit deel van de A12. Belangrijke dwarsverbindingen met aansluiting op de A12 zijn:
- de N209 Rotterdam via Bleiswijk naar Zoetermeer
- de N219 Nieuwerkerk a/d IJssel via Zevenhuizen naar Moerkapelle
- de N453 Waddinxveen-aansluiting op de A12.

- **Openbaar vervoer**

Langs het tracé van de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe loopt de spoorverbinding Utrecht – Den Haag. Tussen Zoetermeer en Gouda wordt dagelijks 25% van de verplaatsingen per trein gemaakt; de overige 75% per auto.
Bussen rijden van Alphen a/d Rijn, Gouda en Waddinxveen naar Zoetermeer en Den Haag. Op een aantal verbindingen rijden tevens Interliners.

4.3 Ontwikkelingen tot 2010

Gegeven de groei van het verkeer in de afgelopen 5 jaar en de bedrijfs- en woningbouwontwikkelingen die binnen het invloedsgebied van de A12 zijn gepland, zal het verkeer tot 2010 nog fors groeien.
Het onderliggende wegennet rondom de A12 tussen Zoetermeer en Gouda verandert ingrijpend. Zo wordt de N209 verbreed en wordt de N219 met een rondweg om Zevenhuizen op de A12 aangesloten. De huidige aansluitingen Zevenhuizen en Waddinxveen komen dan te vervallen.

Realisatie van Randstadrail verbetert het openbaar vervoer tussen Rotterdam en Den Haag. Daarnaast zal zowel de busbaan ter hoogte van Zoetermeer, als het gedeelte van de A12 tussen Zoetermeer en Nootdorp waar "Bus op vluchtstrook" is ingesteld, mede toegankelijk worden voor kleinschalige vervoersconcepten.

5 Ruimtelijke ordening en milieu

De hoofdstukken 4 en 5 beschrijven aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. In dit hoofdstuk staan milieu en ruimtelijke ordening centraal. Aan de orde komen het beleid, de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

5.1 Beleid voor ruimtelijke ordening en milieu

- **Ruimtelijke ordening**

Bij ruimtelijke ordening gaat het om zaken die verband houden met de *grootschalige inrichting van het landschap; hier komen zaken aan de orde als* de planning van wegen, woongebieden en natuurgebieden. Zie voor een overzicht van de situatie de kaart over ruimtelijke ordening in de kaft van deze startnotitie.

Nationaal beleid

Het vigerend nationaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Extra). Dit beleid wordt momenteel herzien. In januari 2002 is deel 3 van de PKB Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, het Kabinetsstandpunt, verschenen. Belangrijke onderdelen van de Vijfde Nota voor het traject Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe zijn het verstedelijkingsbeleid, het beleid ten aanzien van het nationaal landschap Groene Hart en het beleid voor de Deltametropool.

Naast de genoemde Vijfde Nota zijn verder nog van belang de *Vierde Nota Waterhuishouding* (1997), de *Nationaal Milieubeleidsplannen 3* (1998) en *4* (2001) en het nieuwe *Structuurschema Groene Ruimte 2* waarvan deel 3 (Kabinetsstandpunt) medio 2002 verschijnt.

Regionaal Beleid

Het regionaal beleid dat van belang is voor het traject Zoetermeer Oost – knooppunt Gouwe staat in streekplannen van drie gemeenten: West (gem. Zoetermeer), Rijnmond (gem. Bleiswijk) en Oost (overige gem.). Zowel Stadsregio Rotterdam als Stadsgewest Haaglanden hebben een regionaal structuurplan opgesteld. De Streekplannen worden in verband met het verschijnen van de Vijfde Nota herzien. De planning is dat voor de Streekplannen Oost en West de ontwerpen medio 2002 gereed zullen zijn en dat het ontwerp Streekplan Rijnmond op zijn vroegst medio 2003 klaar is.

- **Milieu**

Het milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Tevens zijn in dit verband de nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (NBL21), het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Waterbeleid 21e eeuw van belang. Daarnaast bestaan voor geluid, bodem-, water- en luchtverontreiniging en externe veiligheid wettelijke normen.

Woon- en leefomgeving

Het onderwerp "woon- en leefomgeving" omvat zaken die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. En dan vooral voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. Externe veiligheid is de overlijdenskans die een individu en/of groep personen heeft als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Bij "sociale aspecten" gaat het over de wijze waarop mensen de leefomgeving *ervaren*.

Nationaal beleid. In het NMP 3 en 4 staat een duurzame ontwikkeling van de samenleving centraal. Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit. Met het besluit Luchtkwaliteit implementeert ons land een Europese richtlijn. De normen zijn voor de meeste stoffen strenger dan de normen die tot 2001 in Nederland van kracht waren. Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden.

De geluidssituatie verslechtert waarschijnlijk als gevolg van de toename van het verkeer. Voor de uitvoering van het akoestisch onderzoek wordt het op 1 april 2002 ingevoerde Reken- en Meetvoorschrift wegverkeerslawaai gehanteerd.

Regionaal beleid. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen.

Natuurlijke omgeving

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

Nationaal beleid. *Het nationaal beleid voor natuur en landschap is voor een* belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Een voorbeeld daarvan zijn de Habitat- en Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen.

In het SGR en SGR2 en de nota NBL21 wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt van het het beleid is onder meer dat de belangrijkste *fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost.* De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. Bij aantasting van de EHS moet zo weinig mogelijk natuur vernietigd worden door het nemen van mitigrerende maatregelen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel).
Het beleid is erop gericht meer aandacht te ragen oor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg (en groot onderhoud) van infrastructuur.

Voor bodem en grondwater is het nationaal beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten[1].

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

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

5.2 Beschrijving van de huidige situatie

- **Ruimtelijke Ordening**

Binnen het plangebied bevinden zich twee stedelijke gebieden. Zoetermeer met ca 110.000 inwoners. Zoetermeer heeft een sterke ontwikkeling in de bouw van kantoren en bedrijventerreinen.

Ten oosten van Zoetermeer wordt een grootschalig bosgebied (1000 ha) gerealiseerd in het Groene Hart, het Bentwoud, dat onderdeel is van een groter bos-/ recreatiegebied met de verbindingszones naar Vlietland , Rottemeren/Rottezoom en richting Waddinxveen/Gouda.

Ten zuiden van de A12 in de gemeente Bleiswijk bevindt zich een bedrijventerrein met een bloemenveiling. Het tweede stedelijke gebied is *Gouda, met 72.000 inwoners.*

- **Milieu**

Woon- en Leefomgeving

Geluid. Het wegverkeer veroorzaakt geluidhinder in de aangrenzende gebieden. Het oostelijke deel van Zoetermeer ligt binnen de invloedssfeer van het wegvak Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe . Uit een analyse uit 1997 blijkt dat er enkele woningen in de gemeentes Zoetermeer en Waddinxveen zijn die een geluidsbelasting hebben van meer dan 55dB(A). Specifieke milieubeschermingsgebieden voor stilte komen in het studiegebied niet voor.

Lucht. Op basis van de zonekaarten luchtkwaliteit langs wegen 2000 van de provincie Zuid-Holland liggen enkele woningen langs het traject in de zone van de 50-60 µ/m3 NO_2. Toetsing van de huidige situatie op basis van het Besluit Luchtkwaliteit voorziet derhalve dat de norm voor NO_2 die geldt in 2010, van 40µ /m3, niet zal worden gehaald.Voor zwevende deeltjes (fijn stof) is niet uit te sluiten dat de norm, gelet op de hoge achtergrond concentratie, zal worden overschreden

Externe veiligheid. De grens- en oriënterende waarden voor het plaatsgebonden en groepsrisico voor externe veiligheid worden langs de A12 niet overschreden.

Sociale Aspecten. De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen hebben betrekking op de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking. De A12 wegvak Zoetermeer-Oost

Knooppunt Gouwe doorsnijdt geen grote woongebieden. Langzaam verkeer van noord naar zuid en terug is afhankelijk van oversteekpunten. De weg kan daarbij als barrière worden ervaren.

Natuurlijke omgeving

Landschap. Agrarisch grondgebruik en glastuinbouw kenmerken het gebied rond het wegvak Zoetermeer-Oost – knooppunt Gouwe.

Het gebied waarvoor de effecten van het wegvak worden bestudeerd maakt deel uit van het Groene Hart van de Randstad. Het totale gebied kent een beperkte verstedelijking: enige lintbebouwing, dorpen en kleine steden. Aan de zuidzijde en parallel aan het genoemde wegvak ligt de spoorbaan Den Haag – Gouda. Tevens kruist ten westen van het Gouwe aquaduct de spoorbaan Leiden – Gouda de A12. Er zijn geen gegevens bekend over archeologisch waardevolle plekken in de directe omgeving van het studiegebied.

Natuur. In de directe omgeving van de weg liggen geen natuurgebieden van enige betekenis. Wel doorsnijdt de A12 een aantal ecologische verbindingen met op grotere afstand gelegen natuurgebieden. Het wegvak kent een viertal faunaknelpunten: locatie Plastocht (nabij Zoetermeer), locatie Rotte, locatie Noordelijke Dwarsweg (nabij Zevenhuizen) en locatie Dwarsweg (nabij spoor Gouda).

Bodem en Water. Langs de A12 komen geen bodem- en grondwater-beschermingsgebieden voor. Op een enkele locatie langs het genoemde wegvak is de bodem verontreinigd. Dit betreft de locatie ten westen van de aansluiting Waddinxveen ten noorden van de A12.

5.3 Ontwikkelingen tot 2010

- **Ruimtelijke Ordening**

Woningbouw

Op de VINEX-woningbouwlocatie Oosterheem worden tot 2005 6000 woningen gebouwd; in de periode 2005 – 2010 komen er nog eens 1500 bij. Tweede hoofdbestanddeel van het VINEX-programma is de ontwikkeling van 25 ha bedrijventerrein.
De locaties Triangel (Waddinxveen) en Westergouwe (Gouda) geven de Goudse regio uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw. Tot 2005 is de planning dat er in Westergouwe 2000 woningen gebouwd worden.
In het ontwikkelingsbeeld van de Deltametropool is een integraal ontwikkelingsplan Zuidplaspolder aangekondigd. De Zuidplaspolder staat aangewezen als nieuwe verstedelijkingslocatie. De benodigde investeringen bestrijken een lange periode en de extra investeringen spelen vooral na 2010. In deze Startnotitie wordt daarom hier verder geen aandacht meer aan gegeven.

Bedrijventerreinen

Ten Oosten van Zoetermeer, in de gemeente Bleiswijk worden twee bedrijventerreinen ontwikkeld: Hoefweg Noord en Zuid (resp. 140 ha en 80 ha). Ook het veilingterrein nabij Hoefweg zuid wordt uitgebreid (30 ha). In Waddinxveen wordt bedrijventerrein Doelwijk uitgebreid. Daarnaast zijn plannen voor het ontwikkelen van een bedrijventerrein bij Gouda (60 ha).

Overige ontwikkelingen
De locatie Zuidplaspolder is in diverse plannen aangezien als waterbergingslocatie en locatie voor de glastuinbouw. De verder ontwikkeling van het Bentwoud zal in de periode tot 2010 plaats vinden.

- **Milieu**

Woon- en Leefomgeving

Geluid. Zonder maatregelen verbetert de geluidhindersituatie voor de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) zich niet. Het wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen. Maar daar staat tegenover dat de toenemende mobiliteit van met name het (zware) vrachtverkeer de situatie verslechtert. Aanpassing en aanleg van aansluitingen op de A12 en de aanleg van de HSL zal invloed hebben op de geluidsbelasting.

Lucht. Op basis van voorlopige modelberekeningen van de provincie Zuid-Holland voor 2010 blijkt dat in 2010 de wettelijke grenswaarde voor NO_2 volgens het besluit Luchtkwaliteit niet meer wordt overschreden. Dit is een gevolg van de verwachting dat in 2010 de achtergrondconcentratie NO_2 fors is afgenomen en het feit dat motoren steeds "schoner" worden. De grenswaarde voor fijn stof zal waarschijnlijk in 2010 langs de A12 niet meer worden overschreden. Dit komt doordat ook de achtergrondconcentratie voor fijn stof sterk zal dalen.

Externe veiligheid. Naar verwachting zal tot 2010 kunnen worden voldaan aan de beleidsdoelstelling ten aanzien van externe veiligheid.

Sociale Aspecten. Toekomstige ontwikkelingen hebben naar verwachting weinig invloed op de sociale aspecten. Eventueel zou de aanpassing en aanleg van aansluitingen op de A12 van invloed kunnen zijn.

Natuurlijke omgeving
Verschillende toekomstige ontwikkelingen zijn van invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de weg en de omgeving. Enkele belangrijke ontwikkelingen zijn:

- het routeontwerp A12 dat wordt ontwikkeld in het kader van de Architectuurnota;
- ontwikkeling glastuinbouw in het gebied tussen Zevenhuizen en Moerkapelle;
- de aanleg van de HSL die ten oosten van Zoetermeer de A12 kruist;
- uitbreiding van woongebieden en bedrijventerreinen en bijbehorende infrastructuur;
- aanpassing en aanleg van aansluitingen op de A12 (Zevenhuizen, Bleiswijk);
- de aanleg van het Bentwoud, een groot bosgebied ten noorden van de A12;
- Aanleg en uitbreiding van kassengebieden.

Tevens vindt er natuurontwikkeling plaats tussen de A12 en Waddinxveen en langs de Rotte en Rottemeren. In de periode 2004 – 2007 worden de ecologische knelpunten bij Plastocht, Noordelijke Dwarsweg en Dwarsweg opgelost.

Naar verwachting is de bodemverontreinigingslocatie nabij de oude aansluiting Waddinxveen in 2010 gesaneerd in het kader van de nieuwe aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen. Door gericht beleid zal de kwaliteit van bodem en water in het algemeen verbeteren. Door het wegvak te voorzien van zeer open asfaltbeton (ZOAB) wordt het water beter gefilterd. Dat draagt bij aan een schonere bodem.

6 Te onderzoeken effecten

In de trajectnota/MER worden de effecten van de verschillende oplossingen (zoals spitsstrook of plusstrook) beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten die de oplossingen hebben op het verkeer in de files; daar was het immers om begonnen. Maar daarnaast wordt ook onderzocht welke effecten veranderingen aan de weg hebben op zaken als leefomgeving en milieu. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), andere krijgen een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief). Het belangrijkste doel van de beschrijving van de effecten, is dat het mogelijk wordt om de verschillende oplossingen met elkaar te vergelijken en een goede afweging mogelijk te maken.

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

6.1 Verkeer

- **Bereikbaarheid**

De studie onderzoekt per alternatief wat in achtereenvolgens 1 jaar na opstelling (gepland in 2008) en vervolgens voor de jaren 2010 en 2018 de gemiddelde trajectsnelheid op het traject Zoetermeer-Oost – Knooppunt Gouwe is. Die gegevens vormen een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Daarnaast wordt de invloed op aansluitende wegvakken in beeld gebracht.

- **Verkeersveiligheid**

De verkeersveiligheid wordt onderzocht aan de hand van het aantal doden en gewonden in 2010 voor de verschillende alternatieven.

6.2 Ruimtelijke Ordening

- **Wonen en werken**

Geïnventariseerd wordt het effect van de maatregel op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden., zoals woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en landbouwgronden.

- **Recreatie**

Voor recreatie zijn drie deelaspecten van belang:
1) het ruimtebeslag;
2) de geluidshinder in recreatiegebieden;
3) de barrièrewerking van de A12 in relatie tot de recreatieve routes.

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 een later stadium uitgewerkt (de OTB-fase).

6.3 Milieu

- **Woon- en leefomgeving**

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet Geluidhinder. Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald. De 40 dB(A) contour wordt op enkele dwarsdoorsnedes bepaald, maar niet voor gehele studiegebied doorgerekend met het SRM2 model tandaard Reken Methode 2 is een rekenmodel om geluidsbelasting te berekenen). Gekeken zal worden of er een toename van 2 dB(A) optreedt. Ook zal onderzocht worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en zullen afgegeven hogere waarden geïnventariseerd worden. Er zal een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties CO_2, NO_x, NO_2 en fijn stof. De hoeveelheid CO_2 brengt tevens de bijdrage aan het mondiale broeikaseffect in beeld. De concentraties in de verschillende alternatieven worden getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt ingeschat hoeveel woningen binnen het gebied vallen en waar overschrijding plaatsvindt (aantal woningen binnen luchtcontouren). Voor de totale luchtemissie van verkeer wordt de emissie van CO_2 en NO_x bepaald om tevens de bijdrage aan het mondiale broeikaseffect in beeld te brengen.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A12, worden berekend voor de huidige situatie en de situatie in het planjaar 2010. 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.

- **Natuurlijke omgeving**

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologische en aardkundige waarden wordt verkend waar bijzondere en/of waardevolle objecten en gebieden liggen, welke mogelijk worden vernietigd of aangetast, dan wel of extra negatieve effecten op deelaspecten zijn te verwachten. Een verhoging van het geluidsniveau kan in de toekomst leiden tot aanleg van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie, onder andere op basis van het Route-ontwerp A12 in het kader van de Architectuurnota.

Natuur

De effecten van toenemend ruimtegebruik worden kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten vernietigd of bedreigd worden. Als dat relevant is, wordt ook versnippering en verstoring beschreven.
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.
In hoeverre sprake is van barrièrewerking wordt gemeten aan de hand van het aantal knelpunten van de rijksweg met de Ecologische Hoofdstructuur.

Bodem en water

Bij infrastructurele werken wordt sinds kort een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied.

Omdat het oppervlak asfalt wordt uitgebreid, neemt de infiltratiecapaciteit af en moet RWS 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.

De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt in de TN/MER niet onderzocht omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt. Uit onderzoek naar zware metalen en PAK massastromen bij de autosnelweg A28 waarbij de vluchtstrook in de spits wordt bereden, blijkt (voorlopig) dat dit niet tot sterke verhoging van de massastromen leidt. Dit geldt zowel voor verspreiding via run-off, natte en droge verwaaiing (uit Leidraad Milieueffecten van benuttingmaatregelen, AVV november 2001).

Duurzaam bouwen

Het integrale aspect duurzaam bouwen (inclusief energie) is niet zozeer een zelfstandig milieu-aspect maar stelt randvoorwaarden aan de planontwikkeling. In het kader van de Trajectnota wordt geïnventariseerd welke kansen er zijn om maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen toe te passen. Duurzaam materiaalgebruik is een van de maatregelen uit het pakket duurzaam bouwen.

6.4 Kosten

In de trajectnota/MER wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan uit de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoudskosten voor zover deze onderscheidend zijn.

6.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	• Snelheid, filelengte zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts	kwantitatief	Snelheid, voertuigverliesuren
Verkeersveiligheid	• aantal doden en gewonden	kwantitatief	risicocijfer
Ruimtegebruik	• ruimtebeslag • gebied dat functioneel wordt beperkt door de weg (geluid, veiligheid, lucht) • ontstaan van restgebieden (gebieden die te klein van omvang zijn geworden om hun functie te vervullen door aanleg van de weg)	kwantitatief kwalitatief kwalitatief	aantal hectare
Geluid	• Akoestisch ruimtebeslag • oppervlak aangetast stiltegebied • oppervlak aangetast recreatiegebied • oppervlak weidevogelgebied • aantal geluidsgevoelige objecten • 2 dB(A) toets • aantal woningen met geluidsbelasting >55 dB(A) in 1986	Modelstudie Modelstudie Modelstudie Modelstudie Modelstudie Modelstudie kwantitatief	hectare per overschrijdingsklasse >70, 65, 60, 55 en 50 dB(A) hectare > 40 dB(A) hectare > 40 dB(A) hectare > 40 dB(A) aantal per overschrijdingsklasse >70, 65, 60, 55 en 50 dB(A) toename >2dB(A) aantal >55 dB(A) jaar 1986
Lucht	• NO_2 • Fijn stof • CO_2 • NO_x	modelstudie modelstudie modelstudie modelstudie	aantal woningen > 40 µg/m³ NO_2 *1 aantal woningen > 200 µg/m³ NO_2 *2 aantal woningen > 40 µg/m³ fijn stof *1 aantal woningen > 50 µg/m³ fijn stof *3 ton/jaar ton/jaar
Externe veiligheid	• Plaatsgebondenrisico (PR) • Groepsrisico (GR)	Kwantitatief kwantitatief	Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10^{-6} per jaar. Bebouwing binnen de contour 10^{-4} per jaar voor 10 of meer doden.
Landschap	• visueel ruimtelijke aspecten • cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden • landschappelijke inpassing	kwalitatief kwalitatief kwalitatief	mate van hinder geluidsschermen aantasting van waarden
Natuur	• vernietiging • verstoring • versnippering • compensatie	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief kwantitatief	soorten/oppervlak vernietigd gebied oppervlak/verstoorde broedparen vogels aantal verstoorde relaties hectares / euro's
Bodem en water	• effecten op waterhuishouding	Watertoets	toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder
Duurzaam Bouwen	• toepassing maatregelen Duurzaam Bouwen	kwalitatief	aantal maatregelen

*1 Jaargemiddelde concentratie.
*2 Uurgemiddelde concentratie die max. 18 maal per jaar overschreden mag worden.
*3 24-uur gemiddelde concentratie die max. 35 maal per jaar overschreden mag worden.

7 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland wil onderzoeken in de studie naar de A12 tussen Zoetermeer-Oost en knooppunt Gouwe. Tot 30 september i 2002 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwet-procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.[1]

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op elkaar afgestemd:
1. de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) uit de Wet milieubeheer.
2. de regeling voor het nemen van een planologisch besluit over de uitvoering van een tracé; dit hangt nauw samen met de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder bepaalt de Tracéwet de gevolgen van het tracébesluit; dat wil zeggen wat wel en niet in het tracébesluit wordt geregeld en wat dit betekent voor de vergunningen, ontheffingen, et cetera.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van V&W en de Minister van VROM. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

7.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

- **Stap 1: Startnotitie**

De startnotitie is namens de minister van V&W opgesteld door de initiatiefnemer, de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat. De startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

- **Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de trajectnota/MER**

Zolang de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.4 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die

[1] De Tracéwet is onlangs gewijzigd. In dit hoofdstuk is uitgegaan van het nieuwe regiem.

onderzocht worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de trajectnota/MER'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de trajectnota/MER van start gaan.

- **Stap 3: Trajectnota/MER**

De directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opstellen van de trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze trajectnota/MER zijn:

1. Een analyse van huidige en toekomstige problemen.
2. Een beschrijving van de mogelijke alternatieven waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven.
3. Een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, et cetera. Is de trajectnota/MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd.

- **Stap 4: Inspraak, advies en toetsing**

De trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in de trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welke van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur? En waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen *voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de* kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin de beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

- **Stap 5: Besluitvorming (ontwerp-tracébesluit en tracébesluit)**

Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een standpunt ten aanzien van een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit te geven. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de minister van V&W samen met de minister van VROM, het definitieve tracébesluit vast.

- **Stap 6: Beroep**

Tegen het besluit van de ministers is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State.

- **Stap 7: Planologische inpassing en vergunningverlening**

Als de ministers een besluit over de gewijzigde openstelling hebben genomen, dan is dit tracébesluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel wordt binnen één jaar na het tracébesluit van de betrokken provincies en gemeenten verwacht dat zij het gekozen alternatief planologisch in het streekplan of bestemmingsplan inpassen.

Voor eventuele aanvullende uitvoeringswerkzaamheden komen de benodigde vergunningen door middel van en vanwege de minister van V&W gecoördineerde voorbereidingsprocedure tot stand. Tegen verlening van die vergunningen is ook inspraak en beroep mogelijk, maar er zijn geen bedenkingen meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

- **Stap 8: Realisatie en evaluatie**

Na het doorlopen van de (aanvullende) vergunningsprocedures kan met uitvoering van de eventueel noodzakelijke aanvullende werken worden gestart. Het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM) moet de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in de trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke MER-studie, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

7.3 Overzicht tracéwetprocedure

7.4 De planning

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

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 Startnotitie	BG maakt de startnotitie openbaar	september 2002
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de te onderzoeken alternatieven en effecten	september 2002
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	november 2002
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	november 2002
Fase 2 Trajectnota/ MER	IN stelt trajectnota/MER op	3e kwartaal 2003
	BG publiceert trajectnota/MER	3e kwartaal 2003
	VOORLICHTING, INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over de inhoud van de trajectnota/MER, mogelijkheid om voorkeur aan te geven	3e kwartaal 2003
	Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	3e kwartaal 2003
	Besturen adviseren over trajectnota/MER	4e kwartaal 2003
	Standpunt	1e kwartaal 2003
Fase 3 Ontwerp-tracébesluit	BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt het ter inzage	1e kwartaal 2004
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de keuze en invulling van het besluit	2e kwartaal 2004
	Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit	2e kwartaal 2004
Fase 4 Tracébesluit	BG neemt tracébesluit	3e kwartaal 2004
	BEROEPSPROCEDURE	
Fase 5 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd	2005-2008
	Milieugevolgen worden geëvalueerd	2009

Literatuur

Rijksnota's	
Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen	1999
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	2001
Natuurbeleidsplan	1990
Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen	2000
ota Natuur, Bos en Landschap in 21e eeuw	
	2000
Ruimtelijk Economisch Beleid	1999
Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	1996
Structuurschema Groene Ruimte	1995
Structuurschema Groene Ruimte (Beleidsvoornemen)	2001
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	1990
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	1991
Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)	1996
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	2001
Wet geluidhinder	1979
Wet Luchtverontreiniging	1970
Wet Milieubeheer	1993
Regionale plannen	
Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland per 1 januari 1999	1999
Ecologische verbindingszones in Zuid-Holland	1996
Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 en 2)	1992/1996
Randstadgroenstructuur	1988
Streekplan Zuid-Holland Oost	1995
Streekplan Zuid-Holland West	1997

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidsniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke variant vormt
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen)
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bestemmingsplan	Plan waarin de ruimtelijke inrichting van gemeenten is vastgelegd
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM
BOR (bereikbaarheidsoffensief)	BereikbaarheidsOffensief Randstad
Broeikaseffect	Het oplopen van de temperatuur als gevolg van luchtvervuiling
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof
CO_2	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikaseffect
Commissie m.e.r./Cie –mer	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
Convenant	Niet bindende overeenkomst
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de relicten die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen
dB(A)	Maat voor het geluiddrukniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
Diffuse bronnen	Verspreid liggende bronnen
Ecologie	Wetenschap die zich bezighoudt met levende systemen (planten, dieren, e.d.) en hun omgeving
Ecologische verbindingszone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid

Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Fauna	Alle diersoorten
Flora	Alle plantensoorten
Geleiderail	Vangrail
Geluidgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A)
Geluidsbelasting	*De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde* plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen)
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd
Hoofdverbinding	Autosnelweg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet
Hydrologie	Wetenschap die zicht bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van een wegverbinding
Koolmonoxide	*Koolmonoxide, voor de mens giftige stof*
Kwalitatief	In woorden onderbouwd
Kwantitatief	Met cijfers onderbouwd
m.e.r.-procedure milieueffectrapportage	Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming
Meest Milieuvriendelijk Alternatief; MMA	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER; Milieueffectrapport	Milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Ministerie van VROM	*Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen
NOx	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering
Ontwerprichtlijnen	Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg
Ontwerp-tracébesluit	Globale vaststelling van de ligging van het tracé
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Raad van state	Rechtscollege die onder meer het beroep tegen het besluit van de minister in de tracé/m.e.r.-procedure behandelt
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief / variant
Ruimtelijk-ordeningsbeleid	Regeling voor het gebruik van de ruimte voor wonen, werken, land en tuinbouw en recreatie
Run-off	Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
SO_2	Zwaveldioxide, betrokken bij onder meer verzuring
Stadsgewest	Gewest dat gevormd wordt door een aantal samenwerkende gemeenten, bestuurd door een raad die wordt samengesteld door en uit leden van de afzonderlijke gemeenten
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
Stikstofdioxide	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijk ordening is vastgelegd
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebeid van Verkeer en Vervoer in Nederland
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
Tracé/m.e.r.-procedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen
Tracé/m.e.r.-studie	Studie waarin van alternatieve alternatieven de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de tracé/m.e.r.-procedure
Tracébesluit	Vaststelling van de exacte ligging van het tracé
Tracéwet	Wet omtrent de besluitvorming over grote infrastructuur projecten
Traject	Geheel van wegvakken
Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurproject zijn vastgelegd
Trajectnota/MER	Rapport waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt)

V&W	Verkeer en Waterstaat
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen
VINAC	Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Wegvak	*Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit*
ZOAB	Zeer open asfaltbeton

[1] De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en zal worden verankerd in de PKB van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.