



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Startnotitie A12 Zoetermeer - Zoetermeer Centrum



Startnotitie A12

A12 Zoetermeer-Oost - Zoetermeer-Centrum

Datum	3 juli 2009
Status	definitief

Startnotitie A12

A12 Zoetermeer-Oost - Zoetermeer-Centrum

Datum 3 juli 2009
Status definitief

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
Uitgevoerd door	Rijkswaterstaat Zuid-Holland
Datum	3 juli 2009
Status	definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding voor de studie	7
1.2	Welke procedure wordt gevolgd?	8
1.3	Wat is een Startnotitie?	8
1.4	U kunt reageren	8
1.5	Leeswijzer	8
2	Probleem- en doelstelling	11
2.1	Beschrijving van het probleem	11
2.2	Doelstelling OTB/MER-studie	11
2.3	Relaties met andere projecten en studies	12
3	Alternatieven	13
3.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	13
3.2	Referentiesituatie	13
3.3	Voorkeursoplossing (benuttingsvariant)	15
3.4	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	15
3.5	Wat niet onderzocht wordt	15
4	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	19
4.1	Algemeen beleid voor verkeer en vervoer	19
4.2	Beschrijving van de huidige situatie	20
4.3	Ontwikkelingen tot 2020	23
4.4	Beleid voor ruimtelijke ordening en milieu	25
4.5	Beschrijving van de huidige situatie	27
4.6	Ontwikkelingen tot 2020	28
5	Te onderzoeken effecten	31
5.1	Hoe de (milieu)effecten worden bepaald	31
5.2	Verkeer	32
5.3	Ruimtelijke Ordening	32
5.4	Milieu	32
5.5	Kosten	34
5.6	Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	34
6	Procedure en planning	37
6.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	37
6.2	Stappen in de Tracéwetprocedure	37
6.3	De planning	39
Bijlage A	Literatuur	41
Bijlage B	Verklaring woorden en begrippen	43

1 Inleiding

Op de A12 wordt in het kader van de Spoedwet Wegverbreding, tussen Zoetermeer en het aquaduct bij Gouda in beide richtingen gewerkt aan verbetering van de doorstroming van het wegverkeer. Deze werkzaamheden bestaan uit het vernieuwen van een aantal aansluitingen en de aanleg van spitsstroken op dit deel van de A12 in beide richtingen. Aan de Haagsche kant van de A12 zijn in hetzelfde kader van de Spoedwet Wegverbreding reeds maatregelen uitgevoerd, waaronder de aanleg van spitsstroken rondom het Prins Clausplein.

Na realisatie van deze werken zijn op de A12 tussen Gouda en Den Haag op vrijwel alle wegvakken minimaal 3 rijstroken beschikbaar. Een uitzondering hierop vormt het deel van de A12 op de noordbaan tussen de aansluiting Zoetermeer (km 15,8) en Zoetermeer-Centrum (km 11,8). Mede om budgettaire redenen is indertijd bij de ontwikkeling van de spitsstroken onder de Spoedwet Wegverbreding uit 2003 dit wegvak buiten beschouwing gelaten. Verwacht werd een relatief beperkt effect afgezet tegen hoge investeringskosten, met name ten aanzien van mogelijk te nemen maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder.

Om de regio's Den Haag en Utrecht beter met elkaar te verbinden en de doorstroming op o.a. de A12 te verhogen hebben de Minister van V&W en de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de Provincie besloten een bestuurlijk duo te vormen om flessenhalzen aan te pakken en daarmee verbeteringen in de bereikbaarheid mogelijk te maken.

Voortschrijdend inzicht, door toepassing van dynamische verkeersmodellen, heeft opgeleverd, dat doortrekking van de spitsstrook op de A12 tussen Gouda en Zoetermeer naar het deel langs Zoetermeer een substantiële bijdrage oplevert voor de doorstroming en daarmee aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. De flessenhals (overgang van 3 naar 2 rijstroken in de spits bij de aansluiting Zoetermeer) wordt hiermee opgeheven (Variantenanalyse A12 noordbaan Zoetermeer - Prins Clausplein, DHV 2008) .

Welke mogelijkheden zijn er voor een betere doorstroming en welke (milieu)aspecten dienen onderzocht te worden?

Die vraag staat centraal in het onderzoek, waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor de studie

In het programma Randstad Urgent heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, samen met de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de Provincie Zuid-Holland afgesproken, dat voor een aantal wegen of weggedeelten in Zuid-Holland op korte termijn maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen door de aanleg van extra rijstroken. Het gedeelte van de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum is er daar één van. Met name het feit, dat dit deel van de A12 het enige wegvak tussen Utrecht en Den Haag is met 2 rijstroken en daarmee als flessenhals wordt beschouwd voor de doorstroming, heeft ertoe geleid dit wegvak in het programma Randstad Urgent op te nemen. Als vervolg op die afspraak is een verkennende modelstudie (Variantenanalyse A12 noordbaan Zoetermeer - Prins Clausplein, DHV 2008) uitgevoerd. De conclusie luidt, dat door aanleg van een spitsstrook op dit deel een substantiële verbetering in de doorstroming kan worden bereikt. De spitsstrook is een extra rijstrook aan de middenbermzijde van de weg

die alleen tijdens de drukke spitsperiode wordt opengesteld. Uit de dynamische modelstudie is verder gebleken, dat bij een ongewijzigde situatie het sluipverkeer rondom Zoetermeer zal toenemen en dat op de A12 ter plaatse van de aansluiting Zoetermeer filevorming zal optreden.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Uitgaande van de wens om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, is de vraag welke maatregelen kunnen worden genomen binnen de grenzen van veiligheid en leefbaarheid en hoe kunnen die worden genomen? Om die vraag te beantwoorden is onderzoek en zorgvuldige besluitvorming nodig. De spelregels daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwet. In dit geval is, gelet op de bepalingen uit de Tracéwet ten aanzien van het schaalniveau van de ingreep, de Verkorte procedure van toepassing. In hoofdstuk 6 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 zes weken ter inzage, van 21 juli tot en met 31 augustus 2009. Gedurende deze periode kan een ieder schriftelijk reageren op de voorgenomen studie.

Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot een aanpassing van de inhoud van de MER. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 31 augustus 2009 naar:

Inspraakpunt A12 Zoetermeer – Zoetermeer-Centrum
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt uw reactie ook kenbaar maken via internet of e-mail:

internet: www.inspraakpunt.nl

e-mail: inspraakpunt@inspraakpunt.nl

1.5 Leeswijzer

• Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (5).

- **Meer achtergrond**

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 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 6 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 is de beperkte doorstroming op de noordbaan van de A12 tussen de aansluiting Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum, hetgeen met name wordt veroorzaakt door het feit dat er sprake is van een flessenhals (overgang van 3 naar 2 rijstroken).

2.1 Beschrijving van het probleem

• Probleemstelling

Centraal in de studie staat de beperkte doorstroming op de noordbaan van de A12 tussen de aansluitingen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum (km 15,8 en km 11,8). Op dit moment worden tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe in beide richtingen spitsstroken aangelegd. Hierdoor zullen tussen Utrecht en Den Haag over alle wegvakken minimaal 3 rijstroken per richting beschikbaar zijn. Een uitzondering hierop vormt het deel van de A12 op de noordbaan tussen de aansluitingen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum, waar 2 rijstroken en een vrij liggende busbaan liggen.

Uit recent verkennend onderzoek (*Variantenanalyse A12 noordbaan Zoetermeer-Prins Clausplein, DHV aug 2008*) is komen vast te staan dat, na aanleg van de spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda, de overgang van 3 naar 2 rijstroken bij de aansluiting Zoetermeer tot een knelpunt gaat leiden dat, gezien de doelen uit de Nota Mobiliteit, dient te worden aangepakt. Bij een ongewijzigde situatie zal het sluiptverkeer via het wegennet rondom Zoetermeer toenemen.

Waarom juist dit wegvak?

- Het wegvak tussen km 15,8 en km 11,8 is, na voltooiing van alle in realisatie zijnde verbeteringswerken op en aan de A12 het meest filegevoelige wegvak van de A12 tussen Gouda en het Prins-Clausplein.
- Het wegvak tussen km 15,8 en km 11,8 is na alle in uitvoering zijnde werken het enige wegvak tussen Utrecht en Den Haag met 2 rijstroken.

2.2 Doelstelling OTB/MER-studie

Doel van de Ontwerp TracéBesluit/ Milieu Effect Rapport (OTB/MER) A12 is te onderzoeken met welke varianten de fileproblemen op de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum kunnen worden opgelost en wat de milieu- en verkeersveiligheids gevolgen zijn van de verschillende varianten. Met "oplossen" wordt bedoeld dat in ieder geval de doorstroming verbetert. Het toetsingskader voor dit project wordt gevormd door het beleid zoals dat is geformuleerd in de Nota Mobiliteit. Specifiek is hierbij de "**Ladder van Verdaas**" toegepast.

Ladder van Verdaas: In de Nota Mobiliteit vastgelegde volgorde waarin maatregelen worden overwogen om een mobiliteitsprobleem op te lossen. De Ladder van Verdaas houdt in, dat bij het zoeken naar oplossingen in volgorde de mogelijkheden van de ruimtelijke ordening (1), prijsbeleid (2), openbaar vervoer (3), mobiliteitsmanagement (4), benutting (5) en aanpassing aan de bestaande infrastructuur (6) moeten worden bekeken, voordat wordt ingezet op nieuwe infrastructuur (7) om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Het project A12 Zoetermeer-Zoetermeer-Centrum heeft een directe relatie met een aantal projecten in de directe omgeving van de A12. Het betreft zowel infrastructurele projecten als een aantal natuur-, woningbouw- en bedrijventerreinprojecten. Die projecten worden hieronder opgesomd.

- **Infrastructuurprojecten**

- A12 aanleg spitsstroken Zoetermeer- knooppunt Gouwe
- N209 aanleg verbreding N209 en nieuwe aansluiting op de A12.
- N219 aanleg N219, omleiding om Zevenhuizen (Provincie Zuid-Holland) en nieuwe aansluiting op de A12;
- studie naar een verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag (studie Trekvliesstracé) (Stadsgewest Haaglanden/gem. Den Haag);
- A12 ZSMI WAB spitsstrook Woerden-Gouda.
- A12 ZSMII OTB/MER verbreding met 1 rijstrook Gouda-Woerden.
- Parallelstructuur Gouweknoop (A12/A20) tussen Waddinxveen en Gouda (Provincie Zuid-Holland).
- A20 Studie naar nieuwe aansluiting Moordrecht.
- A12 Studie naar by-pass aansluiting Nootdorp
- A12 Studie structurele maatregelen aansluiting Zoetermeer (gem. Zoetermeer)
- Aanleg verlengde Oosterheemlijn en station Bleizo

- **Overige projecten**

- Vinex-woonwijk Zoetermeer-Oosterheem;
- Vinex-woonwijken Berkel en Bergschenhoek;
- Woningbouwontwikkeling Pijnacker-Noord;
- natuur en recreatieproject Bentwoud;
- glastuinbouwontwikkeling in de Overbuurtse polder;
- planvorming van woningbouw en bedrijventerreinen in de Zuidplaspolder;
- bedrijventerreinen Prisma ten oosten van Zoetermeer;
- gebiedsontwikkeling Bleizo (op de grens van Zoetermeer en Lansingerland).

3 Alternatieven

Er zijn meerdere oplossingen denkbaar om de doorstroming op de A12 op het traject Zoetermeer-Zoetermeer Centrum (km 15,8- km 11,8) aan te pakken, maar die zijn te duur of ze lossen het probleem niet op of hebben geen specifieke toegevoegde waarde. Voorbeelden hiervan zijn verbreding van de huidige rijksweg, of het inzetten van meer openbaar vervoer. Wat betreft effectiviteit en beschikbaarheid van investeringsmiddelen is, mede gelet op de ladder van Verdaas, kort gezegd alleen de realisatie van een spitsstrook de oplossing die redelijkerwijs in aanmerking komt voor nadere uitwerking. Om het effect van deze oplossing te meten, wordt deze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (de referentiesituatie). Daarnaast wordt een meest milieuvriendelijk alternatief beschreven. Deze zal hier kunnen bestaan uit de aanleg van een spitsstrook aangevuld met mogelijke extra milieumaatregelen.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een Startnotitie worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. In het voorgaande is al een concrete oplossing genoemd voor dit gedeelte van de A12 namelijk de aanleg van een spitsstrook. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieueffectrapport (MER) in ieder geval de huidige situatie, de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de voorkeursoplossing en een meest milieuvriendelijke Alternatief (MMA) onderzocht moeten worden.

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

Bij de ontwikkeling van het alternatief is de "**Ladder van Verdaas**" (zie kader bij 2.2) toegepast.

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

- bijdragen aan een verbetering in de doorstroming op de noordelijke rijbaan van de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer Centrum, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn;
- binnen het taakstellend budget te realiseren zijn;
- zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande verhardingsbreedte.

Daarnaast dient de vormgeving van de reeds in aanleg zijnde spitsstrook op de A12 tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe als *uitgangspunt* in deze studie.

3.2 Referentiesituatie

In een MER 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.

Figuur 1. Illustratie huidige situatie A12 en met open en gesloten spitsstrook

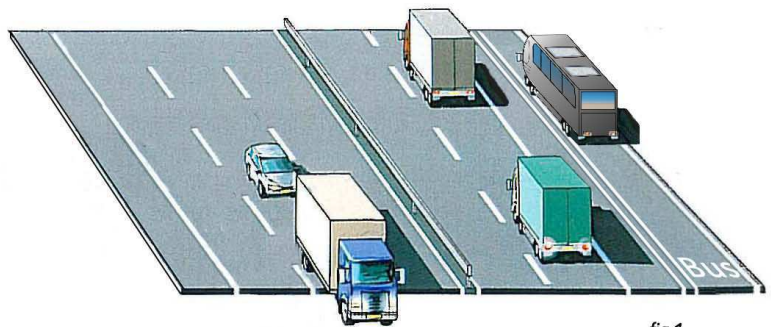


fig.1
Huidige situatie

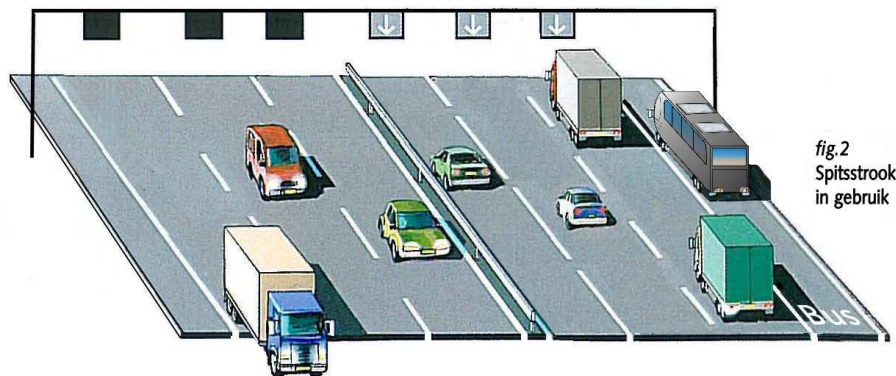


fig.2
Spitsstrook
in gebruik

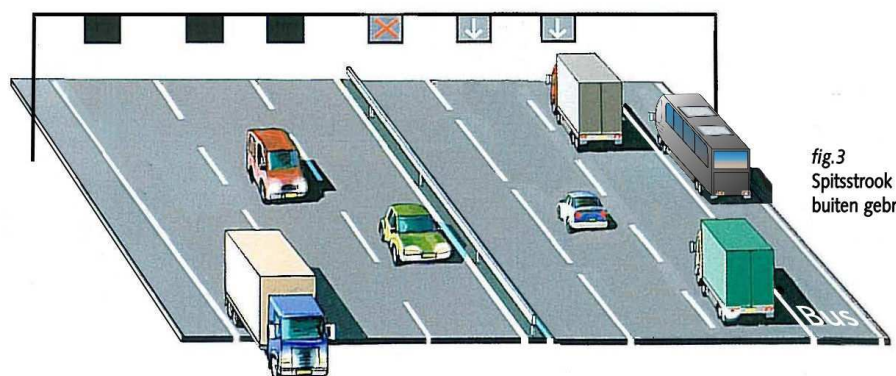


fig.3
Spitsstrook
buiten gebruik

3.3 Voorkeursoplossing (benuttingsvariant)

In de huidige situatie liggen op het deel van de noordbaan van de A12 tussen km 15,8 en km 11,8 2 rijstroken voor alle verkeer met een vluchtstrook, en een vrijliggende busbaan. 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 vrijwel geen extra ruimte nodig en bovendien kost het relatief minder geld en met de oplossing wordt de beoogde verbetering van de doorstroming gerealiseerd. Op het voorliggende deel van de A12, tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe wordt reeds gewerkt aan de aanleg van een spitsstrook in de middenberm. Het voornemen is om deze spitsstrook naadloos te laten aansluiten en door te trekken naar Zoetermeer –Centrum (km 11,8). Om dit mogelijk te maken zal de huidige busbaan omgevormd moeten worden naar een reguliere rijstrook en zal het busverkeer via de vluchtstrook plaatsvinden (een situatie die op alle andere onderdelen van de A12, waarvoor speciale busvoorzieningen zijn ingericht, reeds jaren regel is). Voor een veilige verkeersafwikkeling zullen langs de vluchtstrook een aantal pechhavens worden aangelegd. Zie figuur 1. Doortrekking van de spitsstrook betekent in praktische zin dat op slechts kleine onderdelen verharding moet worden uitgebreid maar dat per saldo de totale verharding niet toeneemt.

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 spitsstrook aangevuld met extra maatregelen zoals faunamaatregelen en de variabele maatregelen duurzaam materiaal gebruik en energiebesparing uit het nationaal pakket duurzaam bouwen (DUBO).

3.5 Wat niet onderzocht wordt

Natuurlijk zijn er nog tal van andere mogelijke alternatieven te bedenken. In deze paragraaf wordt een aantal alternatieven aangegeven waarom ze niet onderzocht worden. In volgorde van de Ladder van Verdaas hieronder een verantwoording.

- **Ruimtelijke ordening**

Aanpassingen in de programmering van de ruimtelijke ordening, zoals op andere locaties te realiseren woningbouw- en bedrijvenontwikkelingen, worden niet als een reëel alternatief beschouwd. Dit heeft te maken met het schaalniveau van de oplossing, waar het gaat om herinrichting van één rijbaan van de A12 over 4 kilometer. Daarnaast zou de flessenhals hiermee niet opgelost worden.

- **Prijsbeleid**

Ook na invoering van prijsbeleid zal het feit, dat dit deel van de A12 een discontinuïteit in het aantal rijstroken van de A12 tussen Utrecht en Den Haag vormt, en daarmee een knelpunt zal blijven. Hierdoor zal de wenselijkheid behouden blijven dit deel in te richten met 3 rijstroken met bus op vluchtstrook. Wel zullen de ontwikkelingen met betrekking tot prijsbeleid tijdens het planproces worden gevolgd en zullen de effecten bij invoering van prijsbeleid ten behoeve van het voorkeursalternatief worden meegenomen.

- **Openbaar vervoeralternatief**

De afgelopen jaren is al een uitgebreid investeringprogramma in het kader van Randstadrail ontwikkeld. Daarnaast is nog een aantal plannen in ontwikkeling zoals intensivering van het spoorgebruik en uitbreiding van de busvoorzieningen o.a. richting Rotterdam. Tevens zijn plannen in ontwikkeling naar de Verlengde Oosterheemlijn (uitbreiding Randstadrail) en de bouw van station Bleizo ten oosten van Zoetermeer (in het kader van het Stedenbaanprogramma).

Gelet op de specifieke lokale problematiek op de A12, waar het gaat om een bottleneck in het totale verkeerssysteem, en het schaalniveau van de oplossing, zal verbetering van het openbaar vervoer geen reëel alternatief zijn.

- **Mobiliteitsmanagement**

In het kader van de "A12 Vernieuwd op Weg", (het kader waarbinnen onder andere de spitsstroken op de A12 rondom het Prins Clausplein en tussen Zoetermeer en Gouda zijn overeengekomen met bestuurlijke partners in de regio) is een breed pakket aan maatregelen ontwikkeld en in uitvoering genomen. Nadrukkelijk is daarbij ook gekeken naar mogelijkheden binnen mobiliteitsmanagement.

Bij mobiliteitsmanagement wordt gekeken naar stimuleringsmogelijkheden om ervoor te zorgen dat niet iedereen de auto pakt naar zijn of haar werk.

Alternatieven zoals betaalbare abonnementen voor het openbaar vervoer en fiets- en carpoolregelingen bieden daarvoor een oplossing. In het project De A12 vernieuwd op weg zijn de krachten van bedrijven en overheden gebundeld om de doorstroming op de A12 te verbeteren. Hoge kortingen op abonnementen, nieuwe haltes en verbeterde fietspaden zijn de projecten waaraan gewerkt is en nog steeds wordt.

Gelet op het reeds brede in uitvoering zijnde programma, de specifieke problematiek van de flessenhals en de schaal van het voorkeursalternatief worden extra maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement niet als reëel te beschouwen alternatief beschouwd.

- **Overige benuttingsmaatregelen**

Overige benuttingsmaatregelen, zoals vluchtstrookgebruik, zullen niet worden meegenomen, omdat deze niet tot het gewenste resultaat (verbetering van de doorstroming en opheffen van de flessenhals) zullen leiden. Gebruik van de vluchtstrook sluit namelijk niet aan op het voorliggende deel tussen Gouda en Zoetermeer. Op dit wegvak wordt een spitsstrook aan de middenbermzijde van de weg gerealiseerd. Een overgang van een spitsstrook aan de middenbermzijde naar de vluchtstrook aan de buitenbermzijde stagneert de doorstroming van het verkeer en geeft een onrustig wegbeeld dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

- **Verbreidingsalternatief**

Bij het verbredingsalternatief wordt de weg met een of meerdere rijstroken per richting uitgebreid. Gelet op het feit dat:

1. ten behoeve van realisatie van het verbredingsalternatief, over een lengte van ca. 1 kilometer van de aanpassing, de weg verbreed zal moeten worden met 1,40 meter;
2. het voorliggende wegvak momenteel wordt uitgebreid met een spitsstrook en dat met het onderhavige plan hierop naadloos wordt aangesloten;
3. zonder toename van de totale verharding, door herinrichting en gebruik van de bestaande wegbreedte, aanleg van een spitsstrook mogelijk is;

4. hierdoor een consistent wegbeeld ontstaat met de minste milieulast,
 5. de capaciteitsvergroting van het verbredingsalternatief ertoe zou leiden, dat bij de aansluiting Zoetermeer buiten de spits het verkeer een extra rijstrook krijgt, die vervolgens ter hoogte van de volgende aansluiting alweer vervalst. Dit leidt ertoe dat er veel turbulentie (rijstrookwisselingen) zullen plaatsvinden over een traject van 4 kilometer;
 6. de spitsstrook ook ingeval daar noodzaak toe is buiten de spitsuren zal worden opengesteld en het verbredingsalternatief in die zin geen toegevoegde waarde heeft vanwege het feit dat deze permanent open is,
- wordt een verbredingsalternatief niet tot een reëel te onderzoeken alternatief beschouwd.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden aspecten beschreven die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. Achtereenvolgens wordt een beschrijving gegeven over verkeer en vervoer, milieu en ruimtelijke ordening. Voor verkeer en vervoer komen aan de orde 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. Voor milieu en ruimtelijke ordening wordt beschreven welk beleid er geldt en wordt de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen beschreven.

4.1 Algemeen beleid voor verkeer en vervoer

- **Nationaal beleid**

In 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Uitgangspunt daarin is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Wat betreft bereikbaarheid over de weg heeft de Nota Mobiliteit de ambitie in 2020 over de gehele reis een betrouwbare en vlotte doorstroming te realiseren. Het doel is de files te verminderen, de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft de ambitie de filezwaarte op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 in de spits 95 procent van de verplaatsingen op het hoofdwegennet op tijd is. Verder is het streven dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits, maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits.

De Nota Mobiliteit geeft prioriteit aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen worden in samenhang gezien. Tevens heeft het kabinet de ambitie om een landelijke kilometerprijs uiterlijk in 2012 in te voeren.

Randstad Urgent

De problemen voor de bereikbaarheid van de regio West-Nederland die naar voren kwamen in de netwerkanalyse Randstad, worden door de Nederlandse regering als urgent ervaren. Reden waarom de Minister van V&W een bestuurlijk duoschap is aangegaan met de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de Provincie Zuid-Holland. Hierbij hebben zij afgesproken om de regio's Amsterdam-Den Haag/Rotterdam-Utrecht beter met elkaar te verbinden en de doorstroming op de A4 en de A12 te verhogen via de aanleg van extra rijstroken op die delen die als knelpunt gelden. Binnen Randstad urgent staat het onderhavige project opgenomen als "Flessenhalzen A12".

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 op de noordbaan tussen de aansluitingen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum van belang. Het traject heeft een lengte van 4 kilometer (km 15,8 – km 11,8) zie *onderstaande kaart*. Tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum bestaat de A12 uit 2 rijstroken met een vluchtstrook, en een vrij liggende busbaan zie *illustratie op pagina 16*. Op de zuidbaan zijn 3 rijstroken voor het verkeer beschikbaar en rijdt de bus in de spits bij filevorming via de vluchtstrook. Op dit moment wordt op de A12 gewerkt aan de realisatie van spitsstroken in beide richtingen tussen km 15,8 (aansluiting Zoetermeer) en km 27,0 (knooppunt Gouwe). Tussen de aansluiting Zoetermeer Centrum (km11,8) en Den Haag zijn minimaal 3 rijstroken per richting beschikbaar.

Kaart plangebied A12, wegvak aansluiting Zoetermeer (km 15,8)-aansluiting Zoetermeer Centrum (km 11,8)



• De functie van de A12

Het functioneren van de A12 is van essentieel belang voor de economische ontwikkeling van het stadsgewest Haaglanden, met name in de relatie met de regio midden Nederland en op internationaal niveau met het Duitse achterland. Belangrijke werkgelegenheid in de regio Haaglanden wordt gevormd door de zakelijke dienstverlening, de in de regio gevestigde overheidsgebouwen. Sterk in opkomst is Den Haag als stad van recht en vrede met een internationaal karakter. Het spreekt voor zich dat een goede bereikbaarheid van essentieel belang is voor behoud en ontwikkeling van deze aspecten. De A12 speelt daarin een cruciale rol.

- **Verkeersveiligheid**

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is een uitwerking van de nota Mobiliteit. In de aanbiedingsbrief bij het plan stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat dat de doelstelling van de Nota Mobiliteit kan worden aangescherpt tot maximaal 500 doden in 2020 als alle maatregelen uit het Strategisch Plan worden uitgevoerd. Het plan is geaccordeerd in de Tweede Kamer en in het Nationaal Mobiliteitsberaad, waarmee de aangescherpte doelstelling is vastgelegd. Analoog aan de landelijke trend is in de verkeersveiligheid op de A12 tussen Gouda en het Prins Clausplein de afgelopen jaren een stijgende lijn te zien. De streefwaarde voor 2010 (uitgedrukt in risicocijfers, slachtoffers per voertuigkilometer) wordt echter nog niet gehaald, waardoor aan de verkeersveiligheid op dit wegvak de kwalificatie "matig" moet worden toegekend. Uit evaluatie van pilots met spitsstroken en plusstroken is gebleken dat met een aantal aanvullende maatregelen het huidige veiligheidsniveau kan worden genaderd. Voor de toets op de verkeersveiligheid zal een projectspecifieke afweging voor dit wegvak worden gemaakt."

- **Onderliggend wegennet**

Binnen het invloedsgebied van de A12 heeft de gemeente Zoetermeer een ringweg, die over de gehele ring minimaal 2 rijstroken per richting heeft. De benaming van deze wegen is als volgt:

- zuidzijde van de A12 Zuidweg,
- oostzijde van de A12 bij het beginpunt van het voorkeursalternatief is dat de Oostweg (N470 verbinding tussen Delft en Zoetermeer via Pijnacker/Berkel)
- noordzijde van Zoetermeer Australiëweg overgaand in de Europaweg en als sluitstuk van de ring de
- Afrikaweg met een aansluiting op de A12 (Zoetermeer-Centrum). Dit is een halve aansluiting die alleen verbinding geeft van en naar de richting Den Haag. Dit is tevens het punt waar het voorkeursalternatief eindigt.

Foto 1: A12 kruising met de N470/Oostweg. Beginpunt voorgenomen activiteit.



Op de foto van links naar rechts, de Zilverstraat, de spoorlijn Den Haag-Utrecht, de op en afrit van de aansluiting Zoetermeer op de zuidbaan van de A12, de zuidbaan van de A12 richting Utrecht, de noordbaan van de A12 richting Den Haag, de op- en afrit van de aansluiting Zoetermeer. Het kunstwerk over de A12 is de Oostweg/N470. Vanaf hier wordt de spitsstrook die in aanleg is tussen Gouda en Zoetermeer doorgetrokken naar de aansluiting Zoetermeer-Centrum km 11,8.

- **Openbaar vervoer**

Langs het tracé van de A12 tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe loopt de NS spoorverbinding Utrecht – Den Haag. Uit eerdere studies, waaronder het MER dat is gemaakt voor de realisatie van de spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda is gebleken dat tussen Zoetermeer en Gouda dagelijks 25% van de verplaatsingen per trein wordt gemaakt; de overige 75% per auto. Zoetermeer heeft op deze lijn op dit moment 2 stations. Er zijn plannen voor nog een station bij Bleizo.

Bussen rijden van Alphen a/d Rijn, Gouda en Waddinxveen naar Zoetermeer en Den Haag.

Naast goede railverbindingen per NS spoor beschikt de gemeente Zoetermeer nog over een snelle tramverbinding (Randstadrail) met Den Haag. Hierop rijdt een tweetal lijnen die de gemeente Zoetermeer met Den Haag –zuidwest verbindt. Deze lijnen hebben een hoge frequentie. Zie foto 2.

Foto 2, A12 aansluiting Zoetermeer-Centrum



Op de foto van links naar rechts, de Zuidweg, de spoorlijn Den Haag-Utrecht met station Zoetermeer-West, de zuidbaan van de A12 richting Utrecht, de noordbaan van de A12 richting Den Haag met vrijliggende busbaan, fietspad, spoorlijn Randstadrail met halte Randstadrail. Van onder naar boven zijn op de foto de volgende kunstwerken over de A12 te zien, voet-/fietsbrug Mandelaviaduct, viaduct in de Afrikaweg over de A12 met halve aansluiting op de A12 (aansluiting Zoetermeer-Centrum, boven in de foto is buiten het plangebied nog de recent gebouwde fietsbrug over de A12 te zien.

4.3 Ontwikkelingen tot 2020

- **Verkeer en vervoer**

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 2020 nog groeien. Aan de noordzijde van Zoetermeer wordt de Australiëweg in oostelijke richting doorgetrokken naar de N209. Er zijn plannen om Randstadrail vanuit de wijk Oosterheem door te trekken naar de A12 en daar gecombineerd met de NS-lijn Gouda-Den Haag station Bleizo te realiseren.

- **Resultaten modelstudie**

In augustus 2008 is een verkeers modelstudie door ingenieursburo DHV uitgevoerd naar mogelijkheden om de doorstroming op de A12 te verbeteren (Variantenanalyse A12 noordbaan Zoetermeer - Prins Clausplein, DHV 2008).

Aanleiding hiervoor was het initiatief binnen Randstad Urgent om een aantal regio's beter met elkaar te verbinden.

De studie is uitgevoerd voor het deel van de A12 tussen knooppunt Gouwe en het Prins Clausplein. Hierbij is een aantal benuttingsvarianten onderzocht. Als meest effectieve variant kwam uit de studie de aanleg van een spitsstrook tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum. Onderstaand zijn in tabel 1 en tabel 2 de studieresultaten weergegeven ten opzichte van de referentiesituatie. In tabel 1 is voor het totale invloedsgebied weergegeven het verschil in reistijden en verliestijden.

Tabel 2 toont per tijdsblok voor de A12 voor het traject Gouda Den Haag de reistijden en snelheden van de situatie zonder en met de spitsstrook.

Tabel 1: Totale en gemiddelde reistijden en gemiddelde verliestijden studiegebied

Variant:	Referentie 2020	Spitsstrook Zoetermeer-Zoetermeer- Centrum 2020
Totale reistijd (uur)	60751	57966
Gem. reistijd (min)	11,5964	11,0551
Gem. verliestijd (min)	4,2213	3,68

Tabel 2 – Gemiddelde reistijden en gemiddelde reissnelheden traject Gouda – Prins Clausplein.

	Referentie 2020	Spitsstrook Zoetermeer-Zoetermeer- Centrum 2020
Tijdsinterval	Reistijd	Reistijd
6:30-7:00	12,2	11,8
7:00-7:30	18,1	12,6
7:30-8:00	27,2	13,6
8:00-8:30	37	14,1
8:30-9:00	33,4	14,9
9:00-9:30	29,3	12,2
	Snelheid	Snelheid
6:30-7:00	96,8	100,1
7:00-7:30	65,2	93,7
7:30-8:00	43,4	86,8
8:00-8:30	31,9	83,8
8:30-9:00	35,4	79,3
9:00-9:30	40,3	96,8

- **Regionale netwerkanalyse Zuidvleugel**

In 2006 is de regionale netwerkanalyse Zuidvleugel uitgevoerd. Aanleiding om deze analyse uit te voeren is de Nota Mobiliteit, waarin als essentieel onderdeel is opgenomen dat rijk, provincies, WGR-plusregio's en de betreffende gemeenten een gezamenlijke netwerkanalyse voor een gebiedsgerichte aanpak maken. In deze analyse zijn de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsontwikkeling van alle modaliteiten en de daaruit voortvloeiende potentiële problemen en opgaven in het gebied voor de periode tot 2020 in kaart gebracht.

De uitvoering van maatregelen waarover al een besluit is genomen (zoals de spitsstroken op de A12 en Randstadrail) sorteren effect in 2020 maar de maatregelen zijn nog niet toereikend. Voor de beoordeling van de bereikbaarheid van de Zuidvleugel in 2020 zijn de reistijden in 2020 afgezet tegen, door partijen vastgestelde, reistijdnormen van een aantal economisch relevante verplaatsingsrelaties in de Zuidvleugel. Er is zowel gekeken naar verplaatsingen over de weg als per openbaar vervoer. Uit de analyses blijkt dat de A12 tussen

Gouda en Den Haag niet voldoet aan de normen zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit.

4.4 **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.

Nationaal beleid

De in 2006 in werking getreden Nota Ruimte staat voor de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Deze nota is de opvolger van de Vierde Nota Extra (VINEX) en het Structuurschema Groene Ruimte. In de daarin beschreven nationale ruimtelijke hoofdstructuur zijn gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate structuurbepalend zijn voor Nederland.

Regionaal Beleid

Het regionaal beleid dat van belang is voor het traject Zoetermeer – Zoetermeer Centrum staat in streekplan West (gem. Zoetermeer), Rijnmond (gem. Bleiswijk) en Oost (overige gem.). Zowel Stadsregio Rotterdam als Stadsgewest Haaglanden hebben een regionaal structuurplan opgesteld.

- **Woon- en leefomgeving**

Nationaal beleid en wetgeving

Het Nederlandse milieubeleid is vastgelegd in het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). Het reduceren van geluidhinder, het verminderen van luchtvervuiling en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn daarin belangrijke doelstellingen. Hiertoe zijn verschillende wettelijke en beleidsmatige kaders vastgesteld.

Geluid

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen, is vastgelegd in de Wet geluidhinder.

Bij wegaanpassing geldt een zogenaamd 'stand still beleid': de geluidsbelasting mag als gevolg van het project niet teveel toenemen. Er is geen sprake van een vaste voorkeursgrenswaarde. Deze wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wegaanpassing wordt begonnen of door een eerder vastgestelde hogere waarde. De maximum toegestane geluidsbelastingen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder.

Vanuit de Nota Mobiliteit is er aanvullende aandacht voor het oplossen van urgente knelpunten. Stillegebieden worden op basis van provinciaal beleid aangewezen in een zogenoemde Provinciale Milieuverordening (PMV), die voortkomt uit de Wet Milieubeheer.

Lucht

In november 2007 is de wijziging van de Wet Milieubeheer - Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. In de nieuwe wet zijn de normen opgenomen voor de maatgevende luchtvervuilende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Recent is door het Europese Parlement een nieuwe richtlijn aangenomen die de bestaande richtlijnen vervangt en herzielt. Belangrijkste aanvulling is de vaststelling van een norm voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) vanaf 2015. Verwacht wordt dat medio 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht wordt.

Externe veiligheid

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) aan dat voor transport van gevaarlijke stoffen de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen overgenomen worden.

Sociale aspecten

Uitgangspunt bij sociale aspecten als sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking is dat de situatie bij aanpassing van de weg niet mag verslechteren.

• **Natuurlijke omgeving**

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

Nationaal beleid.

In zowel de Nota Ruimte als de Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (NBL21) is het streven vastgelegd waardevolle gebieden, objecten, planten en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting - verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering - ervan tegen te gaan. In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. De provincies hebben de door het Rijk aangegeven hoofdlijnen nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De Boswet beoogt het Nederlandse bosgebied in stand te houden. Deze wet verplicht daarom tot het herplanten van bomen en struiken in geval deze voor uitvoering van een project verwijderd moeten worden.

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.

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 Stillegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. In het streekplan Zuid-Holland West staan bodembeschermingsgebieden aangewezen.

4.5 Beschrijving van de huidige situatie

• Ruimtelijke Ordening

Binnen het plangebied ligt aan beide zijden van de weg het stedelijk gebied van Zoetermeer met ca 110.000 inwoners. Zoetermeer heeft een sterke ontwikkeling in de bouw van kantoren en bedrijventerreinen (gebiedsontwikkeling Bleizo).

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 verbindingzones naar Vlietland, Rottemeren/Rottezoom en richting Waddinxveen/Gouda.

• Milieu

Woon- en Leefomgeving

Geluid. Het wegverkeer veroorzaakt geluidhinder in de aangrenzende gebieden. De A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum loopt over vrijwel de gehele lengte langs stedelijk gebied. Uit een analyse uit 1997 blijkt dat er veel woningen in de gemeente Zoetermeer zijn die een geluidsbelasting hebben van meer dan 55dB(A). Specifieke milieubeschermingsgebieden komen in het studiegebied niet voor.

Lucht. Volgens een opgave van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat over milieucijfers van 2007 is voor PM10 op het projectdeel van de A12 geen overschrijding van de daggemiddelde norm (equivalent met jaarnorm van 32,5 mugr/ m3) opgetreden.

Voor NO2 (jaargem norm 40 mugr/m3) is alleen bij km 11,8 (traject 11,8 - 12,4) een overschrijding van de grenswaarde (max 45,54) vastgesteld.

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-Zoetermeer-Centrum doorsnijdt Zoetermeer. Zowel ten noorden als ten zuiden zijn grote woon- en werkgebieden. Langzaam verkeer van noord naar zuid en terug is afhankelijk van oversteekpunten. Van west naar oost zijn dat achtereenvolgens:

- Fietsbrug tussen Nootdorp en aansluiting Zoetermeer-Centrum
- De Afrikaweg bij aansluiting Zoetermeer-Centrum (alleen autoverkeer);
- Mandelaviaduct, fiets-/voetgangersbrug even ten oosten van de Afrikaweg. Dit viaduct is gecombineerd met station van NS (Goudselijn) en van Randstadrail evenals bushaltes.
- Tunnel onder de A12 bij de Stationsstraat voor fiets- en autoverkeer. In combinatie met NS-station op de Goudselijn.
- Fietstunnel onder de A12 in de Rokkeveenseweg.
- Viaduct over de A12 in de Oostweg/N470 alleen autoverkeer.

De weg kan daarbij als barrière worden ervaren.

Natuurlijke omgeving

Landschap. Stedelijke omgeving kenmerkt het gebied rondom rond het wegvak Zoetermeer – Zoetermeer-Centrum.

Natuur. In de directe omgeving van de weg liggen geen natuurgebieden met een bijzondere status.

Bodem en Water. Langs de A12 komen geen bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden voor.

4.6 Ontwikkelingen tot 2020

• Ruimtelijke Ordening

Woningbouw/bedrijventerreinen

In het regionaal structuurplan Haaglanden zijn voor Zoetermeer tot 2020 de ontwikkeling van hoogwaardig bedrijventerrein opgenomen ten oosten van Zoetermeer langs de A12 (Prisma/Bleizo) en een herstructurering van bestaand bedrijventerrein binnen Zoetermeer. Op wat grotere schaal zijn in de omgeving van Den Haag zowel binnenstedelijk World Forum gebied als langs de A4 en de A12 waaronder de Zuidplaspolder ontwikkellocaties voor wonen, werken en groen.

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 2020 plaats vinden.

• Milieu

Woon- en Leefomgeving

Geluid. Zonder maatregelen verbetert de geluidhindersituatie voor de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 60 dB(A) niet. Het wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen. Maar daar staat tegenover dat de toename van mobiliteit van met name het (zware) vrachtverkeer de situatie verslechtert.

Lucht.

Op basis van voorlopige modelberekeningen van de provincie Zuid-Holland blijkt dat in 2020 de wettelijke grenswaarde voor NO₂ op de A12 volgens het besluit Luchtkwaliteit niet meer wordt overschreden. Dit is een gevolg van de verwachting dat in 2020 de achtergrondconcentratie NO₂ fors is afgenomen en het feit dat motoren steeds "schoner" worden. De grenswaarde voor fijn stof zal waarschijnlijk in 2020 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 2020 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

Landschap

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

- de doortrekking van Randstadrail die ten oosten van Zoetermeer de A12 kruist; inclusief station Bleizo.
- uitbreiding van woongebieden en bedrijventerreinen en bijbehorende infrastructuur (zie paragraaf 2.3).

5 Te onderzoeken effecten

In de OTB/MER worden de effecten van de voorgenomen oplossing ten opzichte van de referentiesituatie beschreven. Onderzocht wordt welke effecten de verandering aan de weg en het gebruik ervan hebben op bereikbaarheid, 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 gevolgen van de oplossing te vergelijken met niets doen (de referentiesituatie). Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen moeten worden om de negatieve effecten te mitigeren of te compenseren.

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

5.1 Hoe de (milieu)effecten worden bepaald

- **De gebiedsafbakening**

De milieueffecten van ingrepen op de A12 verschillen in hun reikwijdte. Sommige milieueffecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor in een beperkte zone aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de invloed op de lokale luchtkwaliteit. Andere milieueffecten kunnen merkbaar zijn in een groter gebied, zoals sluisverkeer door de gemeente Zoetermeer bij filevorming op de A12. Het verschil in reikwijdte van de milieueffecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk onderwerp apart bekeken, in welk gebied de milieueffecten van ingrepen op de A12 merkbaar zijn.

- **De tijdshorizon**

Het milieueffectrapport richt zich bij het bepalen van de milieueffecten op het jaar 2022. Dit is ongeveer 10 jaar na geplande realisatie.

- **De werkwijze**

De beschrijving van de milieueffecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- in de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de betreffende milieueffecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen milieueffecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke essentiële punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de milieueffecten die ze teweegbrengen.
- dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

5.2 Verkeer

- **Bereikbaarheid**

De studie onderzoekt voor zowel de voorkeursoplossing als de referentiesituatie wat in achtereenvolgens 1 jaar na opstelling en vervolgens voor 2022 de gemiddelde trajectnelheid op het traject Zoetermeer-Zoetermeer Centrum. 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 berekening van het aantal doden en gewonden in 2020 voor de verschillende alternatieven.

5.3 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 en het stedelijk gebied.

Voor recreatiegebieden wordt aandacht besteed aan de vraag of er compensatie nodig is, in het bijzonder voor gebieden uit het Structuurschema Groene Ruimte.

5.4 Milieu

- **Woon- en leefomgeving**

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidshinder. Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 48 tot > 68 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald. De 40 dB contour wordt voor het gehele studiegebied doorgerekend met het SRM2, (model Standaard Rekenmethode 2 conform het Reken en Meetvoorschrift geluidshinder 2006 is een rekenmodel om geluidsbelasting te berekenen). Gekeken zal worden of er een toename van 2 dB optreedt. Ook zal onderzocht worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en zullen afgegeven hogere waarden geïnventariseerd worden. De te treffen maatregelen zullen in beeld gebracht worden zowel per woning als per bouwlaag.

Lucht

De bepaling van het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg gebeurt aan de hand van de te verwachten concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er vindt toetsing van de concentraties plaats aan de normen in wet- en regelgeving. Verder wordt (kwalitatief) aandacht besteed aan de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit (benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(a)pyreen). Bij het bepalen en toetsen van de effecten worden eventuele wijzigingen in wet- en regelgeving meegenomen.

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 2020. 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, cultuurhistorie en archeologie

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 en/of leefgebieden die 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. In het kader van de Boswet zal overeenkomstig de daarvoor geldende regels herplant van bomen plaatsvinden.

Bodem en water

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

Omdat het oppervlak asfalt op kleine onderdelen wordt uitgebreid echter op andere onderdelen afneemt zullen de effecten per peilgebied onderzocht worden. 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 OTB/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 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 milieuaspect maar stelt randvoorwaarden aan de planontwikkeling. In het kader van het OTB 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.

Economie

Voor het project wordt een maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) opgesteld. In deze analyse worden de positieve effecten van de reistijdwinsten afgezet tegen de investeringskosten. Gelet op het feit dat mogelijke investeringen met betrekking tot beperking van de geluidseffecten een grote kostenpost vormt zullen de effecten van de vermindering van het aantal geluidgehinderden eveneens gewaardeerd worden in totale kosten/baten afweging.

5.5

Kosten

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

5.6

Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

De volgende tabel biedt een overzicht met aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld. Ook is aangegeven op welke manier dit zal gebeuren (beoordeling), of dit kwantitatief (cijfermatig) of kwalitatief (beschrijvend) zal gebeuren en welk criterium gehanteerd zal worden. In deze tabel worden zowel de bijdrage aan de doelstellingen als de te verwachten effecten beschreven. In het MER zal tussen deze twee nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt.

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid, filelengte zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts 	kwantitatief	Snelheid, voertuigverliesuren
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> aantal doden en gewonden 	kwantitatief	risicocijfer
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Akoestisch ruimtebeslag oppervlak aangetast stiltegebied oppervlak aangetast recreatiegebied oppervlak weidevogelgebied aantal geluidsgevoelige objecten 2 dB(A) toets aantal woningen met geluidsbelasting >60 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	<ul style="list-style-type: none"> NO₂ Fijn stof CO₂ NO_x 	modelstudie modelstudie modelstudie modelstudie	aantal woningen > 40 µg/m ³ NO ₂ *1 aantal woningen > 200 µg/m ³ NO ₂ *2 aantal woningen > 40 µg/m ³ fijn stof *1 aantal woningen > 50 µg/m ³ fijn stof *3 ton/jaar ton/jaar
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> 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.

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • visueel ruimtelijke aspecten • cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden • landschappelijke inpassing 	kwalitatief kwalitatief kwalitatief	mate van hinder geluidsschermen aantasting van waarden
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> • vernietiging • verstoring • versnippering 	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief	soorten/oppervlak vernietigd gebied oppervlak/verstoorde broedparen vogels aantal verstoorde relaties hectares / euro's
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • effecten op waterhuishouding 	Watertoets	toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder
Duurzaam Bouwen	<ul style="list-style-type: none"> • toepassing maatregelen Duurzaam Bouwen 	kwalitatief	aantal maatregelen

Tabel 2 Overzicht te onderzoeken aspecten

- *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.

6 Procedure en planning

Dit project volgt de verkorte procedure op grond van de Tracéwet. Deze bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. In dit hoofdstuk passeert deze procedure stap voor stap de revue. Verder is er een globale tijdplanning in opgenomen.

6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een procedure om tot een (Ontwerp-) Tracébesluit/MER te komen op grond van de Tracéwet en Wet Milieubeheer. In deze procedure is op verschillende momenten inspraak mogelijk. Ook het op verschillende momenten inwinnen van advies van adviseurs en deskundigen is een verplichting.

De Tracéwet is afgestemd op het Besluit milieu-effectrapportage 1994 uit de Wet milieubeheer en de Algemene Wet Bestuursrecht. Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn. De Ministers van Verkeer en Waterstaat is, in overeenstemming met de Minister van VROM, verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in deze procedure gezamenlijk de rol van Bevoegd Gezag. De provincie, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken. Verder is er inspraak mogelijk voor burgers en belangengroeperingen. De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het uiteindelijke Tracébesluit en vertolkt in de procedure de rol van Bevoegd Gezag

6.2 Stappen in de Tracéwetprocedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen.

- **Stap 1: Publicatie aanvangsbeslissing**

De Tracéwet-procedure start met de aanvangsbeslissing die de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming neemt met de Minister van VROM.

- **Stap 2: Publicatie Startnotitie**

De Startnotitie is de eerste stap in de MER procedure. In de Startnotitie wordt aangegeven welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd en welke alternatieven worden vergeleken. De Startnotitie wordt door de initiatiefnemer opgesteld en gedurende zes weken ter inzage gelegd.

- **Stap 3: Inspraak en advies Startnotitie**

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan een ieder mondeling en/of schriftelijk reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over te onderzoeken alternatieven en effecten.

De vraag welk besluit de minister moet nemen, komt pas later aan de orde. De inspraakreacties worden gebundeld, ter inzage gelegd en overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag advies uit over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Dit advies vindt plaats uiterlijk negen weken na de publicatie van de Startnotitie. Het Bevoegd Gezag stelt vervolgens de richtlijnen vast, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de

Commissie m.e.r. Deze vaststelling gebeurt uiterlijk dertien weken na de publicatie van de Startnotitie.

- **Stap 4: MER en Ontwerp-Tracébesluit**

Voor het opstellen van het MER zijn de richtlijnen het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in het MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van het MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincie en, waterschappen.

Het ontwerp-tracébesluit (OTB) beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor de omgeving. Hierbij kunt u onder meer denken aan natuur en landschap, geluid, luchtkwaliteit, veiligheid en de ruimtelijke ordening. Ook maatregelen die worden genomen om eventueel nadelige gevolgen voor de omgeving tegen te gaan (mitigeren) of te compenseren worden in het OTB beschreven.

Het MER ligt samen met het OTB zes weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het OTB/MER wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling. De Commissie m.e.r. toetst de milieu-informatie in het 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.

- **Stap 5: Vaststelling Tracébesluit**

Binnen vijf maanden na de ter inzage legging van het Ontwerp-Tracébesluit stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat het Tracébesluit vast, in overeenstemming met de Minister van VROM.

- **Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State**

Tegen het Tracébesluit is gedurende zes weken beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Binnen twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift doet deze Afdeling uitspraak.

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

Als de ministers een Tracébesluit hebben genomen start het aanvragen en het verlenen van de benodigde vergunningen. Tijdens deze procedur stap is geen beroep meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit, want de afweging daarover heeft dan al plaatsgevonden. Uit de Tracéwet volgt ook, dat de betrokken overheden het gekozen alternatief planologisch moeten inpassen.

- **Stap 8: Uitvoering en evaluatie**

Als het Tracébesluit is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het Bevoegd Gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de te verwezenlijken tracéactiviteiten vergelijken met de in het Ontwerp-Tracébesluit/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt samen met het

Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Dit programma beschrijft de wijze waarop het onderzoek plaatsvindt en de termijn waarbinnen dat gebeurt. Als de gevolgen ernstiger blijken dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen. Het resulterende evaluatieverslag ligt ter visie.

6.3 De planning

Stappen	Aktiviteiten	Planning
Aanvangsbeslissing	Publicatie aanvangsbeslissing	Juli 2009
Startnotitie	Bevoegd Gezag maakt Startnotitie openbaar	Juli 2009
Inspraak en advies	Inspraak over de Startnotitie	Juli – augustus 2009
	Commissie m.e.r. adviseert Bevoegd Gezag over richtlijnen MER	September 2009
	Bevoegd Gezag stelt Richtlijnen voor de inhoud van het MER vast	Oktober 2009
MER en Ontwerp-Tracébesluit	Initiatiefnemer stelt het MER en Ontwerp-Tracebesluit op voor het voorkeursalternatief	December 2009
	Bevoegd Gezag neemt Ontwerp-Tracébesluit en legt Ontwerp-Tracébesluit en MER ter inzage	Dec 2009/maart 2010
	INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over keuze en invulling van Ontwerp-Tracébesluit en MER	Maart – mei 2010
	Commissie m.e.r. adviseert Bevoegd Gezag	Maart 2010
Tracébesluit	Bevoegd Gezag neemt Tracébesluit	April 2010
Beroep	Beroepsmogelijkheid bij Raad van State	Juni 2011

Bijlage A Literatuur

Landelijke beleidsnota's

- Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998
- Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (DUBO), 1999
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1992
- Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VIJNO), concept, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2002
- *Ruimte voor ontwikkeling*, Nota Ruimte, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2004
- *Een wereld en een wil*, Nationaal Milieubeleidsplan 4, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001
- Structuurschema Groene Ruimte 2, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, januari 2002
- *Natuur voor mensen, mensen voor natuur*, Nota Natuur,
- *Pieken in de delta; Gebiedsgerichte Economische Perspectieven*, Ministerie van Economische Zaken, directie Ruimtelijk Economisch Beleid, juli 2004
- Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), 1996
- *Belvédère*, beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, juli 1999
- Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006

Regionaal beleid

- Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020, Stadsgewest haaglanden 2009
- Streekplan West, Provincie Zuid-Holland 2004
- Provinciaal Milieubeleidsplan, provincie Zuid-Holland

Wetten, verordeningen en besluiten

- Wet luchtkwaliteit
- Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Flora en Faunawet
- Natuurbeschermingswet
- Provinciale Milieuverordening, provincie Zuid-Holland
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer
- Tracéwet

Onderliggende onderzoeksrapportages

- Variantenanalyse A12 noordbaan Zoetermeer-Prins Clausplein, DHV 2008
- Het scheiden van de markt, Kennisinstituut voor de mobiliteit, mrt 2009
- OWAB/MER A12 Zoetermeer-Gouda, mrt 2006

Bijlage B Verklaring woorden en begrippen

Autonome ontwikkelingen

Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).

Commissie voor de milieueffectrapportage

Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport.

Compenserende maatregelen

Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

Het informeren, adviseren, geleiden, sturen en regelen van het verkeer en de verkeersdeelnemers op basis van actuele informatie, uit systemen in het voertuig, thuis of langs of boven de weg.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

Externe veiligheid

Het risico dat mensen op en rond de weg lopen op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

Fijn stof

Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

Geluidscontour 68 dB

Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn de geluidsbelasting 68dB is. Alle gebieden tussen deze lijn en de snelweg hebben een belasting hoger dan 68 dB.

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Groepsgebonden risico (GR)

Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Grondwaterbeschermingsgebieden

Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn op gesteld die tot doel hebben de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

Kwalitatieve beoordeling

Beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel zonder cijfers. De beoordeling geeft meer een indicatie.

Kwantitatieve beoordeling

Cijfermatige beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel.

m.e.r.

Milieueffectrapportage. Met deze kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid die bestaat uit het maken van de startnotitie, inspraak, richtlijnen, adviezen, milieueffectenrapport, het beoordelen en gebruiken van het milieueffectenrapport in de besluitvorming en evaluatie.

MER

Milieueffectenrapport. Met deze hoofdletters wordt de in het kader van de m.e.r. op te stellen rapportage aangeduid.

MMA

Meest Milieuvriendelijk alternatief. Alternatief opgesteld met het doel om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.

Mitigerende maatregel

Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt

Oriënterende waarde

De norm van het groepsrisico heeft de status van een oriënterende waarde. Dit houdt in dat er een inspanningsverplichting is om (op termijn) te voldoen aan de norm. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om gemotiveerd van de norm af te wijken.

Plaatsgebonden risico (PR)

Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen

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 het berijden daarvan door autoverkeer.

Run-off

Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

Stiltegebied

Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

Trajecetsnelheid

Gemiddelde snelheid van het verkeer gemeten over een bepaalde trajectlengte.

Uitvoeringsbesluit

Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het Tracébesluit.

Versnippering

Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingszones en leefgebieden van flora en fauna.

Verstoring

Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woonen leefmilieu als het natuurlijke milieu.

Watertoets

Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

