

---

**Milieueffectrapport behorende bij  
het (O)TB A12 Zoetermeer -  
Zoetermeer Centrum**

**Samenvatting**

**24 augustus 2010**



## Verantwoording

<b>Titel</b>	Milieueffectrapport behorende bij het (O)TB A12 Zoetermeer - Zoetermeer Centrum
<b>Opdrachtgever</b>	Rijkswaterstaat
<b>Projectleider</b>	Esther van Rosmalen
<b>Auteur(s)</b>	Esther van Rosmalen
<b>Projectnummer</b>	4663761
<b>Aantal pagina's</b>	12 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	24 augustus 2010
<b>Handtekening</b>	

## Colofon

Tauw bv  
afdeling Ruimte  
Handelskade 11  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon (0570) 69 99 11  
Fax (0570) 69 96 66

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001



## Inhoud

<b>Verantwoording en colofon .....</b>	<b>3</b>
1.1 Een plusstrook op de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer Centrum.....	6
1.2 Tracéwet en milieueffectrapportage .....	6
1.3 Verkeerssituatie vóór en na realisatie van de plusstrook .....	7
1.4 Effecten voor het woon- en leefmilieu .....	9
1.4.1 Geluid .....	9
1.4.2 Luchtkwaliteit .....	9
1.4.3 Externe veiligheid .....	9
1.5 Overige milieueffecten.....	9
1.6 Conclusies verkeers- en milieuonderzoek.....	10
1.7 Het meest milieuvriendelijke alternatief .....	11

### **1.1 Een plusstrook op de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer Centrum**

Op de A12 tussen Gouda en Den Haag zijn de afgelopen jaren extra rijstroken en plusstroken gerealiseerd, uitgezonderd op de noordbaan tussen Zoetermeer en Zoetermeer Centrum. Op dit weggedeelte van zo'n vier kilometer lang zijn twee rijstroken (en een vrijliggende busbaan) aanwezig, terwijl op de aangrenzende trajecten minimaal drie stroken beschikbaar zijn: een flessenhals dus, die vooral tijdens de spits zorgt voor opstoppingen.

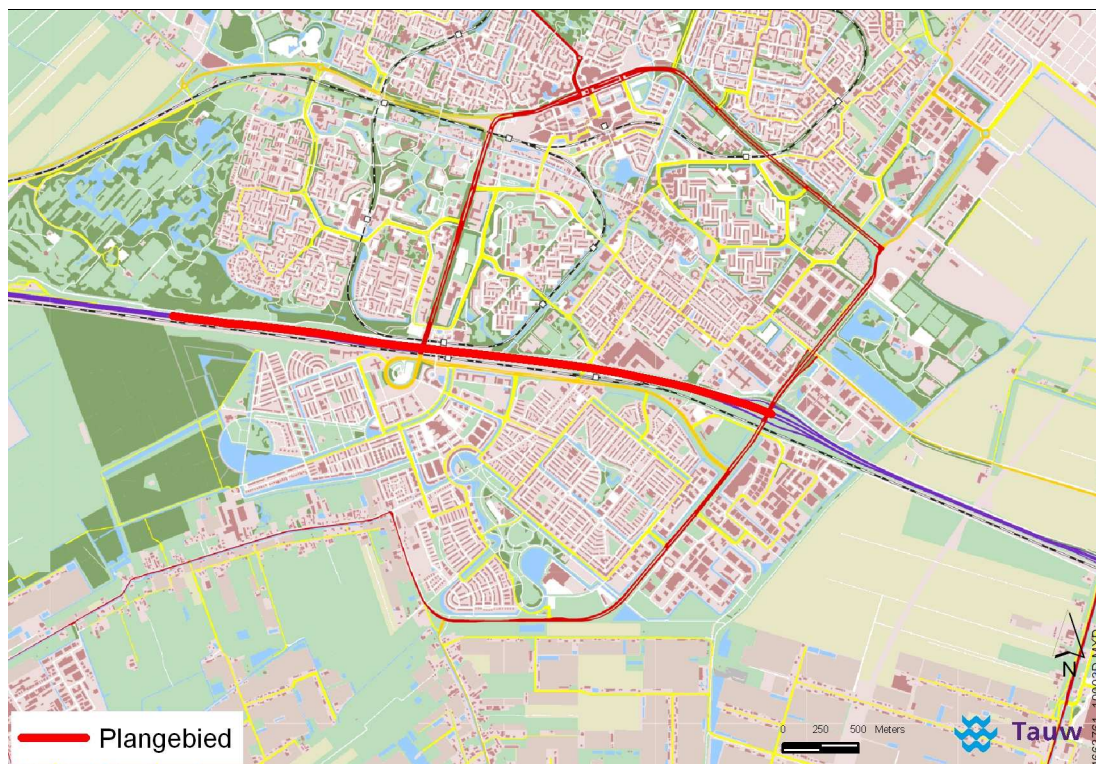
De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op basis van een variantenanalyse besloten de plusstrook tussen Gouda en Zoetermeer door te trekken naar Zoetermeer Centrum. Dit leidt tot een veel betere doorstroming en dan wordt voldaan aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit.

De feitelijke ingrepen kunnen vrijwel geheel binnen het bestaande profiel van de weg worden uitgevoerd. De bestaande hoofdrijbaan wordt ingedeeld in een plusstrook en een reguliere rijstrook. De huidige vluchtstrook wordt ingericht als rijstrook. De huidige vrijliggende busbaan wordt ingericht als vluchtstrook, met medegebruik van de bus. Langs de weg worden daarnaast een aantal pechhavens aangelegd.

### **1.2 Tracéwet en milieueffectrapportage**

De minister van Verkeer en Waterstaat neemt op grond van de Tracéwet een besluit over de te realiseren maatregelen. Op grond van de Wet milieubeheer<sup>1</sup> moet ter onderbouwing van dit besluit de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen. Het voorliggende milieueffectrapport (MER) beschrijft de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en geeft aan op welke onderdelen - vanuit milieuoogpunt bezien - verbetering mogelijk is.

<sup>1</sup> Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel C, categorie 1.4

**Figuur 1.1 Plangebied**

### 1.3 Verkeerssituatie vóór en na realisatie van de plusstrook

Uit verkeersberekeningen blijkt dat zonder capaciteitsuitbreiding de doorstroming zowel in de ochtend- als in de avondspits slecht is. Bovendien kiest een deel van het verkeer een route door de kern Zoetermeer om vervolgens op het aangrenzende traject de snelweg op te komen. Dit sluipverkeer is ongewenst. Na de aanleg van de plusstrook neemt het sluipverkeer duidelijk af, vooral in de ochtendspits. Dit is een gunstig effect op lokale schaal, ook voor de verkeersveiligheid. De doorstroming op het traject Zoetermeer - Zoetermeer Centrum verbetert fors door de extra wegcapaciteit.

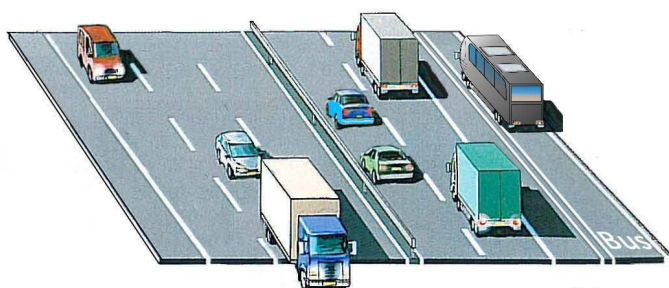


fig.1  
Huidige situatie

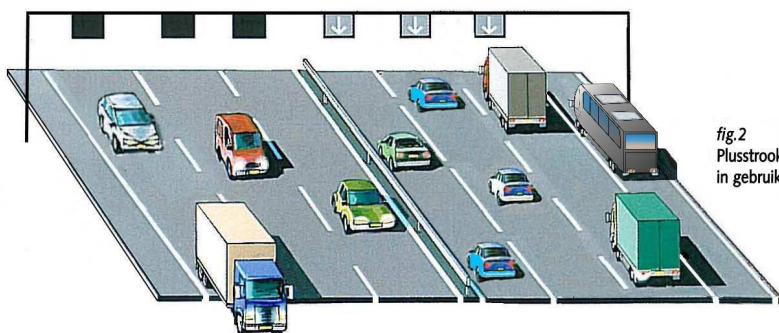


fig.2  
Plusstrook  
in gebruik

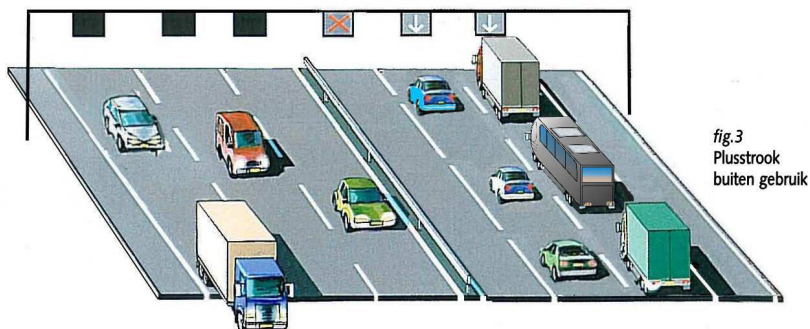


fig.3  
Plusstrook  
buiten gebruik

**Figuur 1.2 Huidige situatie en een impressie van het voorkeursalternatief met open plusstrook**



Voor het totale traject Gouda - Den Haag valt de winst in reistijd relatief laag uit. Dit omdat de totale verkeersintensiteit toeneemt (van 59.600 naar 60.630 motorvoertuigen per etmaal) en het dus ook drukker wordt op aangrenzende wegvakken. De situatie ten aanzien van de verkeersveiligheid op de A12 blijft ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Op het onderliggend wegennet is een lichte verbetering zichtbaar.

## **1.4 Effecten voor het woon- en leefmilieu**

### **1.4.1 Geluid**

Zoals hiervoor is beschreven, neemt de verkeersintensiteit op het wegvak Zoetermeer - Zoetermeer Centrum in lichte mate toe na realisering van de plusstrook. Deze verkeerstoename leidt tot een zeer kleine toename van de geluidsbelasting. Het aantal gehinderden of ernstig gehinderden neemt licht toe. Na toepassen van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA, tweelaags ZOAB over het gehele traject van 4,1 km) neemt het aantal gehinderden en ernstig gehinderden sterk af. De grenswaarden van de Wet geluidhinder worden in de toekomstige situatie met toepassing van het MMA bij 5 woningen overschreden. Voor deze woningen wordt in het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld.

### **1.4.2 Luchtkwaliteit**

Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er in de maatgevende jaren (2011, 2015 en 2020) geen overschrijdingen zijn van grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ook in de huidige situatie is dat het geval. Dit geldt zowel voor de A12 zelf als voor de wegen in de omgeving.

### **1.4.3 Externe veiligheid**

De wegaanpassingen worden binnen het huidige profiel van de weg uitgevoerd. Omdat er geen feitelijke veranderingen zijn in de breedte en ligging van de weg en voor het aantal transporten van gevaarlijke stoffen, zijn er ook geen veranderingen van externe veiligheidsrisico's. De geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Zoetermeer leiden tot een kleine toename van het zogenoemde groepsrisico<sup>2</sup>, maar deze toename is niet aan het project toe te rekenen.

## **1.5 Overige milieueffecten**

### **Ruimtelijke situatie en recreatie**

De wegaanpassingen hebben geen gevolgen voor de bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatiegebieden aan weerszijden van de A12. Er hoeft geen bebouwing geamoveerd te worden.

<sup>2</sup> De cumulatieve kans per jaar dat ten minste tien mensen het slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen

### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De landschappelijke inpassing van het project gebeurt grotendeels conform de uitgangspunten van het Routeontwerp A12. Deze uitgangspunten gelden voor de hele A12 (Duitse grens - Den Haag) en hebben betrekking op de manier waarop eventuele geluidschermen worden uitgevoerd (in casu niet van toepassing) en op gebruik van wegmeubilair (lichtmasten, portalen en dergelijke). Gezien de ligging van de weg in stedelijk gebied en de beperkte fysieke ingrepen, zijn er geen negatieve effecten voor landschap, cultuurhistorie en/of archeologie.

### **Natuur**

In de omgeving van het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Er is wel sprake van beschermde planten- en diersoorten in het studiegebied, bijvoorbeeld vleermuizen, broedvogels en vissen. Hun leefgebied wordt niet aangetast en de wegaanpassing leidt niet tot extra verstoring door geluid, licht of barrièrewerking.

### **Water en bodem**

De wegaanpassing wordt vrijwel helemaal binnen het bestaande profiel uitgevoerd. Door het deels vervallen van de vrijliggende busbaan neemt per saldo het verhard oppervlak af.

## **1.6 Conclusies verkeers- en milieuonderzoek**

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat door de extra wegcapaciteit de 'flessenhals' bij Zoetermeer wordt opgeheven en dat de doelstelling van het project dus wordt gehaald. Er zijn daarbij geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten en er worden geen wettelijke normen of grenswaarden overschreden.

Het feit dat de realisatie van de plusstrook een ingreep is met weinig impact op de omgeving is als volgt te verklaren:

- De fysieke impact (het ruimtebeslag) van het voorkeursalternatief is zeer beperkt en vindt plaats binnen het huidige wegprofiel en de aangrenzende bermen
- Het traject Zoetermeer - Zoetermeer Centrum vormt een klein onderdeel van de totale A12 (Den Haag - Zevenaar)
- In een sterk verstedelijkt gebied, zoals het onderzochte plangebied is, is een kleine verbetering of verslechtering als gevolg van een toe- of afname van verkeer nauwelijks merkbaar, doordat er in en om het plangebied meerdere bronnen aanwezig zijn

### **1.7 Het meest milieuvriendelijke alternatief**

De m.e.r.-regeling schrijft voor dat in ieder MER een meest milieuvriendelijk alternatief moet worden opgenomen. Het meest milieuvriendelijke alternatief beschrijft hoe negatieve milieueffecten verminderd of voorkómen kunnen worden en hoe een grotere milieuwinst kan worden behaald.

Gezien de uitkomsten van de milieuonderzoeken richten de optimalisatiemaatregelen zich op de thema's waar gezien de schaal en ligging van het project milieuwinst te behalen is. Het gaat hierbij om de volgende milieuaspecten:

- Geluid: het toepassen van tweelaags ZOAB over het gehele traject (zowel noord- en zuidbaan). Deze maatregel is erop gericht het woon- en leefmilieu in de aangrenzende woongebieden te verbeteren. Als gevolg van de aanleg van tweelaags ZOAB neemt het geluidbelast oppervlak ten opzichte van het voorkeursalternatief aanzienlijk af (12 %). Ook is er sprake van een forse verschuiving in het aantal gehinderden en ernstig gehinderden (circa 40 %)
- Verlichting: De afscherpende werking van de nieuwe lichtmasten in de buitenberm neemt de lichtsterkte (lux) ter plaatse niet toe

