



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A12 Zoetermeer-Oost - Zoetermeer-Centrum

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

5 oktober 2009 / rapportnummer 2302-18



1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

Rijkswaterstaat Zuid-Holland heeft het voornemen om een spitsstrook aan te leggen op de noordbaan van de A12 tussen de aansluitingen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum. Dit traject vormt in de autonome situatie een 'flessenhals', omdat dit het enige wegvak tussen Den Haag en Utrecht is met 2 rijstroken. Voor de wegaanpassing zal een tracébesluit worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de doelstelling(en) van het voornemen op basis van een analyse van bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet;
- een onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief en van het afvallen van andere alternatieven;
- een beschrijving van de effecten van het voornemen op de geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ACHTERGROND, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Aanleiding, probleem- en doelstelling

De aanleiding voor het voornemen en de relatie met andere plannen en projecten in en rond het plangebied is beknopt beschreven in de startnotitie. Licht dit in het MER nader toe en ga daarbij vooral in op:

- de relatie met de aanleg van spitsstroken op het traject Zoetermeer-Oost - knooppunt Gouwe;
- de relatie met aanpassingen aan het onderliggend wegennet (OWN), zoals verbreding van de N209 en aanpassingen aan aansluitingen op de A12;
- het beleid Randstad urgent, waarin het voornemen is opgenomen.

Volgens de startnotitie is de doelstelling van het voornemen het verbeteren van de doorstroming op de A12. De spitsstrook kan daarnaast een bijdrage leveren aan de verkeersafwikkeling op het OWN (vermindering van sluipverkeer). Verder wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak gekwalificeerd als ma-

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

tig en volgt uit ingediende zienswijzen dat geluidhinder als een knelpunt wordt ervaren.²

Geef in het MER inzicht in de omvang en locatie van de verkeersknelpunten op de A12 en daarmee samenhangende knelpunten op het OVN die in de autonome situatie verwacht worden. Ga tevens in op knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid die samenhangen met het verkeer op de A12 en het in dit kader relevante deel van het OVN.

Werk in het MER de doelstelling(en) en randvoorwaarden voor het voornemen verder uit. Beschrijf deze zodanig dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

2.2 Beleid en besluitvorming

In hoofdstuk 4 van de startnotitie is een overzicht gegeven van het relevante beleid en ontwikkelingen die van invloed zijn op het voornemen. Geef in het MER aan tot welke randvoorwaarden en uitgangspunten deze beleidskaders leiden en wat de consequenties voor het voornemen zijn.

Geef aan hoe het te nemen besluit zich verhoudt tot andere te nemen besluiten over gerelateerde projecten op en rond de A12 en het OVN.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Voorkeursalternatief

In de startnotitie is al een voorkeursalternatief voor het oplossen van de knelpunten aangegeven en is beschreven welke alternatieve oplossingen niet worden onderzocht. Bij de ontwikkeling van het voorkeursalternatief is de 'Ladder van Verdaas' toegepast.³ Geef in het MER een nadere toelichting op de totstandkoming van het voorkeursalternatief volgens de stappen van de Ladder van Verdaas en onderbouw waarom andere oplossingsrichtingen zijn afgevalen.

Maak in het MER duidelijk hoe het ontwerp van de wegaanpassing eruit ziet en welke keuzes hierin worden gemaakt. Besteed in de toelichting op het ontwerp aandacht aan het begin en einde van de spitsstrook en de te wijzigen businfrastructuur.

² Zie bijlage 2 voor een overzicht van ingediende zienswijzen. In vrijwel alle zienswijzen wordt geluidhinder genoemd als knelpunt in de huidige situatie.

³ De Ladder van Verdaas is de in de Nota Mobiliteit vastgelegde volgorde waarin maatregelen om mobiliteitsproblemen op te lossen worden overwogen. Zie hoofdstuk 2 van de startnotitie.

3.2 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken van het plangebied met de autonome ontwikkelingen. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke en infrastructurele plannen die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. De startnotitie geeft al inzicht in de gerelateerde plannen waarmee rekening moet worden gehouden.

In de startnotitie wordt aangegeven, dat het effect van prijsbeleid op de vervoersstromen alleen voor het voorkeursalternatief wordt bepaald. Om de noodzaak voor uitbreiding van de wegcapaciteit nader te onderbouwen adviseert de Commissie om de invoering van prijsbeleid ook in de autonome ontwikkeling als scenario mee te nemen.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Volgens de startnotitie zal het voorkeursalternatief de basis vormen voor het mma. Ga na of dit alternatief verder geoptimaliseerd kan worden vanuit milieuoogpunt. Hierbij kan gedacht worden aan:

- maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting (ook beneden de grenswaarde) en verbetering van de luchtkwaliteit, zoals snelheidsbeperking, doorstromingsmaatregelen en schermen;
- maatregelen ten behoeve van een optimale landschappelijke inpassing van de weg (inclusief kunstwerken en wegmeubilair), rekening houdend met het Routeontwerp A12;
- verminderen van de barrièrewerking van de A12;
- duurzaam materiaalgebruik.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

4. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

Beschrijf de milieueffecten van het voorkeursalternatief en het mma ten opzichte van de referentiesituatie. Beschrijf de effecten en de invloed van mitigerende maatregelen zo veel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de spitsstrook.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd, zowel voor het HWN als het OWN.

4.1 Verkeer

Model

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is essentieel dat de alternatieven aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. Beschrijf in het MER de karakteristieken van dit verkeersmodel of doe dit door middel van een bestaand rapport dat als bijlage bij het MER wordt gevoegd. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke begrenzing van het studiegebied wordt gehanteerd, in verband met de omvang die nodig is om terugslageffecten buiten het plangebied te modelleren en mee te nemen in de analyse;
- welke uitgangspunten in het model gehanteerd worden, zoals ruimtelijke ontwikkelingen, beleidsuitgangspunten inclusief belastingmaatregelen en brandstofprijzontwikkeling;
- hoe het microsimulatiemodel werkt (bv. invloed van congestie op routekeuze).

Analyse

Geef in het MER een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- het functioneren van de beide aansluitingen van Zoetermeer en de ring van Zoetermeer (Oostweg; Australiëweg, Europaweg, Afrikaweg, Zuidweg) en andere delen van het OWN, voor zover er een relatie is met de doorstromingsproblematiek op de A12;⁴
- de reistijden op de A12 en het OWN zowel tijdens als buiten de spits;
- wat de aanpassing van de A12 betekent voor de verkeersaantrekkende werking van de A12;
- de reistijden op de A12 en de congestieduur en -zwaarte (voertuigverliezen), uitgesplitst naar de A12 en het OWN;
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf op kwalitatieve wijze de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

4.2 Woon- en leefomgeving

4.2.1 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de wegaanpassing voor het bepalende jaar (tenminste tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB in stappen van 5 dB) en de toe- en afname van aantallen geluidgehinderden door de alternatieven. Presenteer de geluidscontouren op een contourkaart.

⁴ In zienswijzen nummer 31, 41 en 57 (zie bijlage 2) worden aandachtspunten gegeven voor mogelijke knelpunten op het OWN in de toekomstige situatie.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt', dubbellaags zoab) getroffen zullen moeten worden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Kwantificeer in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidsniveaus langs de relevante wegen van het OWN.⁵

4.2.2 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de concentraties van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te beschrijven, ook onder de grenswaarden.⁶ Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Beschrijf ook het effect op de concentraties PM_{2,5}⁷ zoveel mogelijk kwantitatief, op basis van beschikbare methodiek.

Presenteer de resultaten van de berekeningen door middel van contourenkaarten en geef per contour het aantal en de ligging van woningen en gevoelige objecten en groepen aan.⁸ Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit⁹, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid in beeld te brengen.¹⁰ Geef ook aan welke positieve effecten op de luchtkwaliteit het voornemen heeft als gevolg van verbeterde doorstroming en verminderen van sluipverkeer.

Geef aan of en zo ja hoe het project is opgenomen in het NSL.¹¹ Indien opgenomen in het NSL, geef dan aan welke aannames (over de effecten op luchtkwaliteit) er zijn gehanteerd met betrekking tot het project.

Indien het project zich als 'niet in betekenende mate' kwalificeert, dient aannemelijk te worden gemaakt dat de toename van de concentraties PM₁₀ en NO₂ niet meer dan 3% van de grenswaarde bedraagt. Maak in dat geval duidelijk dat voldaan kan worden aan de anticumulatiebepaling opgenomen in het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.¹²

⁵ Geluid is relevant bij een toe- of afname van 1 dB of meer. Dit komt ongeveer overeen met een verkeerstoename van 30% of meer of een afname van 20% of meer ten opzichte van de referentiesituatie.

⁶ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁷ In 2015 dient voor PM_{2,5} overall aan de grenswaarde van 25 µg/m³ te worden voldaan.

⁸ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Gevoelige objecten zijn kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

⁹ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

¹⁰ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹¹ Op dit moment is het voornemen niet opgenomen in het NSL. Mogelijk wordt het voornemen in een actualisatieronde alsnog in het NSL opgenomen. Zolang dit niet het geval is vormt de Wet milieubeheer het toetsingskader voor luchtkwaliteit.

¹² Zie artikel 5 in deze AMvB. Van cumulatie kan sprake zijn als projecten gebruik (zullen) maken van dezelfde ontsluitingsstructuur en aan elkaar (zullen) grenzen, dan wel in elkaars directe nabijheid (zullen) zijn gelegen tot een afstand van ten hoogste 1000 meter vanaf de grens van de desbetreffende locatie of inrichting.

4.3 Natuurlijke omgeving

Beschrijf in het MER de effecten van de alternatieven op de aspecten landschap, natuur, bodem en water, zoals aangegeven in de startnotitie.

Geef aan hoe de weg en het bijbehorende wegmeubilair (schermen, verlichting, portalen etc.) worden ingepast in de stedelijke omgeving. Gebruik hierbij de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Routeontwerp A12 bij de inpassing van de weg in het stedelijk gebied.

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn mogelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren¹³. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen¹⁴ mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die effecten kunnen beperken of voorkomen danwel kansen bieden om bestaande knelpunten op te lossen.

5. OVERIGE ASPECTEN

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Gebruik in het MER en in de samenvatting recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen.

Voor de onderwerpen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in kennis' en 'evaluatie' heeft de Commissie geen opmerkingen aanvullend op de wettelijke eisen.

¹³ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

¹⁴ art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora en faunawet.

BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo)

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit: Aanleg van een spitsstrook op de noordbaan van de A12 tussen de aansluitingen Zoetermeer Oost en Zoetermeer Centrum

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in De Staatscourant van 27 juli 2009
ter inzage legging startnotitie: 21 juli 2009 tot en met 31 augustus 2009
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 juli 2009
richtlijnenadvies uitgebracht: 5 oktober 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dhr. ir. H. Otte
dhr. ir. P.P.A. van Vugt
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)
drs. P. Jongejans (secretaris)

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie A12 Zoetermeer-Oost – Zoetermeer-Centrum

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. E. Gemser, GOUDA
2. W.L. Borst, ZOETERMEER
3. D. 's-Gravendijk, ZOETERMEER
4. A.M. Boks, ZOETERMEER
5. B.J.M. Rooij, ZOETERMEER
6. C.F.G. van der Kraan, ZOETERMEER
7. F.J.J. Boermans, ZOETERMEER
8. H.D.A. Duijvelaar, ZOETERMEER
9. P.R. Hoff, ZOETERMEER
10. Stichting Atelierbeheer Zoetermeer e.o., ZOETERMEER
11. A.C.J. Jansen, ZOETERMEER
12. H. van der Nol, ZOETERMEER
13. De Waterbuurtvereniging - Werkgroep Wonen, ZOETERMEER
14. M.C. van Dorp, ZOETERMEER
15. C. van Amerongen, ZOETERMEER
16. K.B. Berkhof, ZOETERMEER
17. M.J.H. van den Biggelaar, ZOETERMEER
18. H.L.M. Grijpink, ZOETERMEER
19. C. van der Heyden, ZOETERMEER
20. G.J. Kleinrensink, ZOETERMEER
21. M.P. Kremers, ZOETERMEER
22. A. Lindemann - Klaassen, ZOETERMEER
23. P.M. Scherp, ZOETERMEER
24. J.P.C. Spruit, ZOETERMEER
25. J.W. Stoppelenburg, ZOETERMEER
26. J. Uitdenbogaard, ZOETERMEER
27. J.C. Wix, ZOETERMEER
28. E.B. Mark, ZOETERMEER
29. C.J. Ottinga, ZOETERMEER
30. A. van den Berg, ZOETERMEER
31. Gemeente Zoetermeer afdeling Stadsontwikkeling, ZOETERMEER
32. Prof. B.H.Ch. Stricker, ZOETERMEER
33. Transport en Logistiek Nederland, ZOETERMEER (mede namens: EVO)
34. W.F. Clotscher, ZOETERMEER
35. R.J. Heijink, ZOETERMEER
36. A.J. Dragt, ZOETERMEER
37. K. Hermans, ZOETERMEER
38. A. Leest, ZOETERMEER
39. J.I.M. van Leeuwen, ZOETERMEER
40. L.C. de Jong, ZOETERMEER
41. Belangengemeenschap Driemanspolder, ZOETERMEER
42. Picasso Lyceum, ZOETERMEER
43. A.N. Lefferts, ZOETERMEER
44. W. Kokx, ZOETERMEER (mede namens: E. Kokx)
45. J.J. Smit, ZOETERMEER (mede namens: S. Schmidt)
46. B.J. Simmellink-Hiddink, ZOETERMEER (mede namens: H.B. Simmellink-Hiddink)
47. L. Brasem, ZOETERMEER
48. Schouten G., ZOETERMEER (mede namens: N. Schouten)
49. A.W. Vis-Koole, ZOETERMEER (mede namens: A.G. Vis-Koole)
50. Stadgewest Haaglanden, 'S-GRAVENHAGE
51. J. van der Nol, ZOETERMEER
52. J.J.W. Smulders, ZOETERMEER
53. E.B. Jaspers, ZOETERMEER
54. W.F.G. Ipenburg, ZOETERMEER
55. M.M. Offrenga, ZOETERMEER
56. C.M. Jongerius, ZOETERMEER
57. J.A.M. van der Bijl, ZOETERMEER
58. H. Luijf, ZOETERMEER
59. A. Baks, ZOETERMEER

60. W. Butt, ZOETERMEER
61. van Riel, ZOETERMEER
62. 163 eensluitende reacties

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A12 Zoetermeer-Oost - Zoetermeer-Centrum**

Rijkswaterstaat Zuid-Holland bereidt de aanleg van een spitsstrook voor op de noordbaan van de A12 tussen de aansluitingen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum, omdat dit traject een 'flessenhals' vormt tussen Utrecht en Den Haag. Voor de aanleg moet een tracébesluit worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de m.e.r.-procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2907-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

