



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGP/W&V/U.02.02625

uw brief
19 augustus 2002

ons kenmerk
1283-53/Dr/as

onderwerp
Richtlijnen advies 'Benutting A12'
Zoetermeer-Oost - Knooppunt Gouwe

doorkiesnummer
(030) 234 76 06

Utrecht,
5 november 2002

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de benuttingsmaatregelen A12 Zoetermeer - Gouda. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De Commissie heeft in haar advies inspraakreacties verwerkt indien deze informatie bevatten die van belang zijn voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

1. Voorgenomen activiteit

In de startnotitie zijn twee benuttingsmaatregelen beschreven die ervoor moeten zorgen dat de capaciteit van de A12 beter wordt benut en het verkeer beter doorstroomt. Het gaat om de aanleg van een spitstrook en de aanleg van een plusstrook. De Commissie vraagt in het MER per benuttingsmaatregel aan te geven:

- op welke plaatsen en in welke mate verbreding van het wegprofiel noodzakelijk is, met name in relatie tot nieuw te bouwen viaducten;
- welke aanpassingen noodzakelijk zijn bij viaducten.

Het MER moet aangeven voor welke termijn de benuttingsmaatregelen een oplossing moeten bieden. Aangegeven moet worden of er plannen bestaan voor verdergaande aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn. De overwegingen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor 'benutting' boven 'verbreding', moeten worden aangegeven.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

2. Autonome ontwikkeling

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling moet rekening gehouden worden met:

- de onzekerheden in de prognoses van het verkeersaanbod;
- de onzekerheden in de realisatie van de projecten N209 (verbreding Hoefweg tussen Bleiswijk en Zoetermeer incl. nieuwe aansluiting op de A12) en N219 (omleiding om Zevenhuizen incl. nieuwe aansluiting op de A12);
- de onzekerheden in de realisatie van aanpassingen aan de A12 weggedeeltes Zoetermeer - Den Haag en Gouda - Woerden;
- de te verwachten toename van de mobiliteit door de aanleg van de Vinex woningbouwlocatie Nesselande in Rotterdam en door de te verwachten ontwikkelingen in de Zuidplaspolder;
- beleid in ontwikkeling zoals het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

3. Alternatieven

In de startnotitie wordt gemeld dat voor het oplossen van de verkeerscongestie op het traject Gouda - Zoetermeer

- de aanleg van een wisselstrook
 - het verder verbeteren van het openbaar vervoer
 - het verbreden van de weg met één of meer rijstroken
- geen reële opties zijn. De Commissie adviseert dit in het MER nader toe te lichten.

In de startnotitie wordt gemeld dat in het 'plusstrookalternatief' de mogelijkheid van flexibele rijstrookindeling (lichtlijnen in het wegdek) wordt onderzocht. De techniek van flexibele rijstrookindeling is nog sterk in ontwikkeling. Omdat deze mogelijkheid waarschijnlijk geen rol zal spelen in de besluitvorming wordt voorgesteld deze niet als een reële variant in het MER mee te nemen.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) in ieder geval de volgende aspecten mee te nemen:

- mitigerende maatregelen zoals toepassing van geluidsschermen, snelheidsbeperking (eventueel in combinatie met het minimaliseren van de benodigde wegbreedte) en duurzame bouwmaterialen;
- landschappelijke inpassing, waarbij de maatregelen gebaseerd zijn op een integrale landschapsvisie voor de A12 en de directe omgeving hiervan tussen Gouda en Zoetermeer, rekening houdend met de karakteristieke kenmerken van de landschapsstructuur en de verwachte overige ruimtelijke ontwikkelingen;
- de realisatie van een optimale fietsroute aan de noord en/of zuidkant van de A12 en de aanleg van een fietsroute langs 'de Rotte'.

4. Verkeerskundig effect

De doelstelling van het voornemen om te komen tot een betere doorstroming moet nader concreetiseerd worden. Toetsingscriteria moeten worden aangegeven en gemotiveerd, evenals de bijbehorende indicatoren. Indicatoren om het verkeerskundig effect van de benuttingsmaatregelen te bepalen dienen zowel betrekking te hebben op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet. Hierdoor wordt het mogelijk integrale afwegingen te maken.

In het MER moet de relatie tussen het probleemoplossend vermogen en de onzekerheid in autonome ontwikkelingen, bijvoorbeeld ten aanzien van het verkeersaanbod, aangegeven worden. Het toekomstige verkeersaanbod moet berekend worden op basis van de actuele situatie en realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid. Inzicht moet worden verschaft in:

- de wederzijdse beïnvloeding van het verkeersintensiteiten op de A12 en die op de A13/A20 en het onderliggende wegennet;
- de variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de spits-/plusstroken gesloten zijn, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zouden moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen.

Het probleemoplossend vermogen van de benuttingsmaatregelen wordt vergroot als de maatregelen zich over het juiste traject uitstrekken en problemen met verkeerscongestie zich niet verplaatsen. In dit licht beziend adviseert de Commissie in het MER de projectbegrenzing en het studiegebied te motiveren.

De Commissie adviseert het probleemoplossend vermogen van de verschillende benuttingsmaatregelen af te zetten tegen hun milieueffecten. Het milieubelang is hierin gelegen dat geen verdergaande maatregelen worden uitgevoerd dan vanuit oogpunt van doorstroming noodzakelijk zijn.

5. Milieueffecten

Het MER zal een kwantitatieve beschrijving moeten bevatten van de aspecten geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid. Een meer kwalitatieve en globale beschrijving op basis van praktijkervaringen tot op heden volstaat voor de overige milieuaspecten (ruimtebeslag, landschappelijke inpassing, natuur). Naast de permanente milieugevolgen moet in het MER ook ingegaan worden op de tijdelijke milieueffecten bij de aanlegwerkzaamheden (geluid, trillingen, verdroging). De milieueffecten van de benuttingsmaatregelen moeten onderling en met de referentie (huidige situatie inclusief autonome ontwikkeling) worden vergeleken.

Luchtverontreiniging

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet plaatsvinden aan de hand van grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). Voor deze stoffen moet:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied (landelijk gebied) en op welke plaatsen (stedelijk gebied) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt overschreden. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven in welk gebied (landelijk gebied) en op welke plaatsen (stedelijk gebied) de jaargemiddelde van 30 µg/m³ wordt overschreden (alleen voor PM₁₀)¹;
- het aantal woningen en gevoelige bestemmingen (voor PM₁₀), dan wel het totaal oppervlak bebouwd gebied (voor NO₂) dat zich in dit gebied bevindt, worden aangegeven.

Naar de mening van de Commissie kan de toetsing van de NO₂ concentraties aan de uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m³, die maximaal 18 maal per jaar overschreden mag worden, achterwege blijven, evenals de modelstudies voor de jaarlijkse emissies van CO₂ en NO_x.

¹ Dit als indicator voor het daggemiddelde en in plaats van de daggemiddelde PM₁₀ norm van 50 µg/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden.

Geluidhinder

In aanvulling op de informatie genoemd in de startnotitie dienen de equivalente geluidniveaus (LAeq) en de bepalende geluidniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen (woongebieden, recreatiegebieden, natuurgebieden) weergegeven te worden.

Verkeersveiligheid

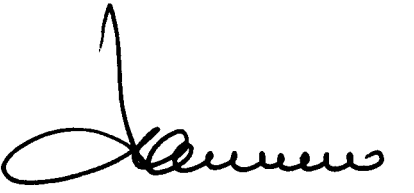
De gevolgen voor de verkeersveiligheid moeten worden aangegeven, met daarbij specifieke aandacht voor de noodzakelijke snelle bereikbaarheid van hulpdiensten bij afwezigheid van een vluchtstrook.

Overige te behandelen milieuaspecten

- het toegenomen ruimtebeslag door de verbreding van het wegprofiel en de aanpassing van viaducten;
- de landschappelijke inpassing met daarbij de mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Geadviseerd wordt de weg (inclusief wegbeplanting, geluidschermen, verlichting, portalen etc.) met referentiebeelden van een aantal kenmerkende locaties te visualiseren met behulp van een kaartbeeld, aangevuld met een fotomontage;
- bij substantiële verbredingen van het wegprofielen de gevolgen voor het waterbergend vermogen van de bodem;
- de gevolgen voor de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit;
- de gevolgen voor 'De Rotte', die dienst doet als ecologische corridor en een belangrijke recreatiefunctie heeft.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



Drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Benutting A12 Zoetermeer-Oost - Knooppunt Gouwe

c.c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu