



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bypass A12 Nootdorp

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

27 januari 2010 / rapportnummer 2354-24



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Rijkswaterstaat Zuid-Holland heeft het voornemen om de groeiende verkeersproblemen op de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en het Prins Clausplein aan te pakken door de aanleg van een bypass. Deze bypass zal parallel aan de A12 tussen de aansluiting Nootdorp en knooppunt Prins Clausplein lopen. Voor de bypass zal een tracébesluit worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. 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 (OWN);
- 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 BESLUITEN

2.1 Aanleiding, probleemstelling en doel

De aanleiding voor de studie is in de startnotitie kort beschreven. Neem deze in het MER over en beschrijf daarbij de relatie tussen de bypass en andere plannen en projecten in en rond het plangebied.

In de startnotitie worden verschillende doelen geformuleerd zoals verbetering van verkeersveiligheid, vermindering kwetsbaarheid en verbetering van de robuustheid van het netwerk, scheiding van lokaal- en doorgaand verkeer, verbeteren van de aansluiting van het onderliggend wegennet met het hoofdwegennet. Beschrijf in het MER de omvang en locatie van de belangrijkste knelpunten voor verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid op het traject tussen de aansluiting Nootdorp en het knooppunt Prins Claus-

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*. Voor een lijst met alle zienswijzen wordt verwezen naar bijlage 2.

plein. Betrek daarin ook de daarmee samenhangende knelpunten op andere wegvakken van de A12 en het OWN. Beschrijf vervolgens de relatie tussen deze knelpunten en de doelstellingen.

Beschrijf deze doelstellingen zodanig dat ze inzicht zullen geven in:

- de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- 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 de in de startnotitie genoemde projecten op en rond de A12 en het OWN.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Voorkeursalternatief

In de startnotitie worden de te onderzoeken alternatieven beschreven, waaronder een voorkeursalternatief. Beschrijf in het MER welke alternatieven of oplossingsvarianten in het voortraject zijn onderzocht om tot het voorkeursalternatief te komen. Geef aan op welke wijze de 'Zevensprong van Verdaas' is toegepast.^{2 3} Onderbouw waarom andere oplossingsrichtingen in het voortraject zijn afgefallen.

Maak in het MER duidelijk hoe het ontwerp van de bypass eruit ziet en welke keuzes hierin zijn gemaakt.

3.2 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het studiegebied 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.

² De Zevensprong van Verdaas is de in de Nota Mobiliteit vastgelegde volgorde waarin maatregelen om mobiliteitsproblemen op te lossen worden overwogen.

³ Enkele insprekers vinden dat bij het zoeken naar oplossingen voor de problematiek naast de aanleg van nieuwe infrastructuur niet genoeg naar andere alternatieven is gekeken zoals; nieuwe vormen van P+R (zienswijze 5), verbetering van de fietsinfrastructuur (zienswijze 7) en verbetering van het openbaar vervoer (zienswijze 9). Zie bijlage 2.

Om de noodzaak voor uitbreiding van de wegcapaciteit nader te onderbouwen adviseert de Commissie om de invoering van prijsbeleid in de autonome ontwikkeling als scenario mee te nemen.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Volgens de startnotitie zal het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) ontwikkeld worden op basis van het voorkeursalternatief met extra maatregelen. Ga na of dit alternatief, naast de in de startnotitie genoemde maatregelen, verder geoptimaliseerd kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit (ook beneden de grenswaarde) zoals snelheidsbeperking, doorstromingsmaatregelen en schermen.⁴

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. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

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 bypass.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd.

4.2 Verkeer

Model

Met behulp van het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel kunnen de alternatieven aan de doelstellingen 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 brandstofprijsontwikkeling;

Voor de bepaling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zal naast het statische verkeersmodel ook een dynamisch model (microsimulatie) moeten worden ingezet. Beschrijf in het MER hoe het microsimulatiemodel werkt (bv. invloed van congestie op routekeuze).

⁴ Een inspreker stelt bijvoorbeeld voor om de 80 km/zone op de A12 ter hoogte van de afslag Nootdorp te verleggen om zo de uitstoot van optrekkend en remmend verkeer te verminderen, zie zienswijze 3, bijlage 2.

Analyse

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

- de verkeersintensiteiten in het studiegebied, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer en naar periode van de dag (ochtendspits en etmaal);
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de A12, de aansluiting Nootdorp en knooppunt Prins Clausplein en andere delen van het OWN, voor zover er een relatie is met de doorstromingsproblematiek op de A12;
- de reistijden op de A12 en het OWN zowel tijdens als buiten de spits;
- wat de bypass betekent voor de verkeersaantrekkende werking van de A12;
- de reistijden op de A12 en de congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren), uitgesplitst naar de A12 en het OWN;
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf kwantitatief de verkeersonveiligheid in de huidige situatie en op kwalitatieve wijze de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

4.3 Woon- en leefomgeving

4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de bypass 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.

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 extra 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 geluidniveaus langs de relevante wegen van het OWN.⁵

4.3.2 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de concentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) te beschrijven, ook onder de grenswaarden.⁶

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.

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 effecten op de luchtkwaliteit het voornemen heeft als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de gewijzigde toerit (toename van verkeer op OVN).

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 betekende mate' kwalificeert, dient aanmerkelijk 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 betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.¹²

4.4 Natuurlijke omgeving

In het plangebied voor de bypass zijn mogelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet.¹³ Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren¹⁴. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen¹⁵ mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die effecten kunnen beperken of voorkomen danwel kansen bieden om bestaande knelpunten op te lossen.

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.

¹³ Volgens de gemeente Den Haag doorsnijdt de bypass een gemeentelijke ecologische verbodsbepaling die van belang is voor doelsoorten zoals onder andere: amfibieën (rugstreeppad), vissen (bittervoorn, kleine modderkruiper) en zoogdieren (watervleermuis, bunzing), zie zienswijze 13, bijlage 2.

¹⁴ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

¹⁵ art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora en faunawet.

Voor de overige aspecten met betrekking tot landschap, natuur, bodem en water heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de in de startnotitie aangegeven inventarisaties en studies.

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.

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

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Bevoegd gezag: de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 1.1

Activiteit: Aanleg van een bypass, parallel aan de A12 tussen de aansluiting Nootdorp en knooppunt Prins Clausplein.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 11 november 2009
ter inzage legging startnotitie: 12 november 2009 tot en met 23 december 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 november 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 27 januari 2010

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:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. B. Peters

prof. dr. F.W. Saris (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

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:

- Rijkswaterstaat en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2009. Startnotitie A12 Nootdorp.

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 milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. M.M. Batenburg, Zoetermeer
2. F. Tijssen, Nootdorp
3. E.P. Floris-Baak, Den Haag
4. M.P.M. Wilde, plaatsnaam onbekend
5. A.H. Casteleijn, Nootdorp
6. A. van der Linde, Den Haag
7. C. van der Linden, Den Haag
8. N. Buchner, plaatsnaam onbekend
9. H.J. Blankestijn, Den Haag
10. G.A. de Vries, Nootdorp
11. R.J. Geluk, Nootdorp
12. G. Verdoes, Den Haag
13. Gemeente Den Haag, Den Haag
14. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bypass A12 Nootdorp

Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil de groeiende verkeersproblemen op de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en het Prins Clausplein aan pakken door de aanleg van een bypass tussen de aansluiting Nootdorp en knooppunt Prins Clausplein. Voor het tracébesluit, door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, wordt een procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2928-3



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

