



MER-Nieuws

nummer 45 - augustus 2004

Veranderende tijden rond de Zuid-Willemsvaart Interview met Alexander Dieperink

Hoe langer een m.e.r.-project duurt hoe ingewikkelder de procedure. Deze stelregel gaat maar al te vaak op. Niet alleen de inhoudelijke problemen vragen om aandacht. Ook het verstrijken van de tijd zelf zorgt voor complicaties. In de natte hoek ligt het nog ingewikkelder dan bij droge projecten, vindt Alexander Dieperink, m.e.r.-projectmanager van de Zuid-Willemsvaart. Hij had te maken met veranderende inzichten over waterbeheer, veiligheid, omgeving en natuur. Gaandeweg kwamen er nieuwe wetten en ingrijpende beleidslijnen. Desondanks ging het Aanvullend-MER Zuid-Willemsvaart afgelopen juni na een forse procedure de inspraak in. Een gesprek over zijn ervaringen.



Alexander Dieperink

Wat is de voorgeschiedenis?

In 1982 werd de Zuid-Willemsvaart aangemerkt als hoofdvaarweg, waardoor een verbreding nodig werd, omdat veel grotere binnenvaartschepen langs deze route naar het achterland moesten kunnen. Voor de aanpassingen naar een klasse IV-vaarweg is een m.e.r.-procedure gevolgd, waarvoor de nota in 1996 klaar was. Het standpunt van 1997 ging uit van een omlegging van het kanaal bij 's-Hertogenbosch. Na dit standpunt maakte de regio echter aanvullende wensen kenbaar. Er is voor gekozen om deze wensen in een aanvullende traject-

nota/MER (TN/MER) te beschrijven. In deze A-TN/MER zijn bovendien de gegevens uit 1996 geactualiseerd. Het A-TN/MER heeft de afgelopen weken ter visie gelegen.

Wat is er nu anders dan bij het begin?

We hebben een op drie onderdelen gewijzigde variant. De plannen zijn dus veranderd, maar ook het denken over omgaan met de omgeving is nu anders. De ingreep vindt plaats in een nogal dynamisch gebied langs de A2, de ontwikkelingen gaan er heel snel, deze nieuwe ontwikkelingen zijn in de nieuwe plannen verwerkt. Verder was er bij de eerste nota nog geen beleidslijn Ruimte voor de Rivier en werd er anders gedacht over het belang van bepaalde punten. Verdrogging is nu bijvoorbeeld dieper uitgewerkt. Het verdiepende onderzoek ten opzichte van het vorige MER is vooral gedaan op het gebied van water. De veranderingen zitten dus niet alleen in de ligging van de variant maar ook in de inhoud van het onderzoek.

Sla je dan niet teveel aan het actualiseren?

Actualiseren is geen doel op zich, het gaat vooral om gegevens die voor de procedure nodig zijn. Neem bijvoorbeeld de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Doorslaggevend voor ons was dat Rijkswaterstaat niet aan de ene kant in een ver doorlopen besluitvormingsproces zou zitten, terwijl dezelfde minister nog een beslissing over de vergunningen moet nemen. Stel je voor dat het ontwerp van het tracébesluit zich niet zou blijken te lenen voor een vergunning in het

In dit nummer:

- 1 **Het Gesprek: Veranderende tijden rond de Zuid-Willemsvaart**
Hoe langer een m.e.r.-project duurt hoe ingewikkelder de procedure. Veranderende inzichten stelden Alexander Dieperink bovendien voor enkele verrassingen.
- 3 **Snellere procedures door nieuwe MIT-spelregels**
De geactualiseerde MIT-spelregels zijn in werking getreden. Hoe worden de procedures versneld? Barbara Dirksens geeft een toelichting.
- 5 **Omgaan met de markt bij de N50**
Kunnen contracten de productiesnelheid bevorderen? Over de ervaringen van RWS-er Chris Stoffer en de Grontmij.
- 7 **Alternatieven ontwikkelen of wegschrijven?**
Zou de Handreiking Alternatievenontwikkeling kunnen leiden tot vergelijkbare alternatieven in vergelijkbare projecten?
- 8 **MER actueel**
Als de boodschap niet goed valt ... Hoe valt een afwijkend standpunt uit te leggen aan de omgeving? Door de boodschap goed te vertellen, vindt projectleider Simon Brassier.

kader van de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Dat zou een aardig vervelende spagaat op kunnen leveren. We hebben er voor gekozen om beide besluitvormingsprocessen al vroeg te stroomlijnen.

Wat is de vertragende factor geweest in dit lange proces?

Op zichzelf heeft het proces van het overleg over de omlegging al vrij lang geduurd. In 1985 is er al een principeplan gepubliceerd. De invoering van de m.e.r.-plicht is daar min of meer tus-

(vervolg pagina 1)

Veranderende tijden rond de Zuid-Willemsvaart

Interview met Alexander Dieperink

sengekomen. In 1996 was de TN/MER klaar. Vervolgens heeft visievorming van de regio op de omleggingszone de nodige tijd gevraagd en uiteindelijk in 2002 weer geleid tot de noodzaak van een aanvullende TN/MER. Zelfs toen het A-TN/MER al klaar lag waren er nog omstandigheden die het verstandig maakten om nog even te wachten met de tervisielegging. De minister heeft in het landsdelig overleg in 2003 namelijk de mogelijkheid gegeven aan de regio om haar prioriteiten aan te geven binnen het Brabantse MIT-pakket voor de Brabantse kanalen. Zo'n politiek proces heeft weer zijn geheel eigen dynamiek. Inmiddels is uitgesproken dat de regio een groot belang hecht aan de Brabantse kanalen en streeft naar een snelle realisatie van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch, wat natuurlijk een versterking is voor de omlegging.



Meer ruimte voor scheepvaart

Wat zijn de belangrijkste inhoudelijke verdiepingen geweest?

We zijn op verzoek van VROM dieper ingegaan op woon- en leefmilieu. Het ging met name om de invloed van scheepvaart op de luchtkwaliteit. Recent is gebleken dat die invloed veel groter kan zijn dan oorspronkelijk gedacht. Scheepsmotoren kunnen erg lang mee, daarom duurt het veel langer dan bij auto's voordat scherpere milieueisen doorwerken in verminderde uitstoot. Een drukke scheepvaartroute is daarom qua luchtkwaliteit op den duur vergelijkbaar met een autosnelweg. Dat is bij ons een verrassend gegeven, zeker omdat het ombouw-alternatief door de stad gaat.

Welke beleidsveranderingen waren er?

Achtereenvolgens hebben we natuurlijk te

maken gehad met SVV-II, de conceptnota-NVVP en we hebben de concept-Nota Mobiliteit gezien. De VINEX is vervangen door de Nota Ruimte. Ook zijn er inmiddels een nieuw streekplan, een gemeentelijke herindeling en een nieuw gemeentelijk structuurplan. Zo zijn er op bijna alle relevante terreinen wel ontwikkelingen geweest. Een voorbeeld is de verplichting om een watertoets uit te voeren. Deze watertoets heeft nog een staartje gekregen omdat daarbij de beleidslijn Ruimte voor de Rivier sterk naar voren is gekomen. Hoewel in deze fase formeel niet verplicht, hebben we hiervoor toch al veel werk verzet. Bij de vergunningverlening speelt het namelijk behoorlijk sterk. Een aandachtspunt is ook de dubbele pet. Als je als RWS verantwoording aan je zelf bent verschuldigd moet je extra zorgvuldig zijn. Concreet betekent dit dat we in overleg met de waterbeheerders bepaalde ontwerpen en berekeningen al tot in detail hebben uitgewerkt. Zo kunnen we beoordelen in hoeverre de opstuw van de Maas zo klein mogelijk blijft en kan dit straks bij de beoordeling van de vergunningaanvraag worden betrokken.

Hoe bepalend is zo'n vergunningaanvraag?

De marges wat wel of niet mag zijn behoorlijk scherp, omdat er hoge eisen worden gesteld aan hoogwaterbescherming. Dat betekent dat de ontwerpen – die normaal bij een m.e.r. nog redelijk globaal zijn – soms al heel gedetailleerd zijn uitgewerkt. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de uitmonding van de Zuid-Willemsvaart in de Maas, deze is beoordeeld met hoogwatermodellen. Aanpassingen in het ontwerp betekenen dat stromingsbeelden veranderen, soms met ongewenste gevolgen voor de scheepvaart of voor de hoogwaterbescherming.

Zijn al die nieuwe ontwikkelingen wel uitgekristalliseerd?

Nee, en dat betekent dat de diverse partijen verschillende interpretaties hanteren. Gewoon omdat we er allemaal voor het eerst tegen aanlopen. Vakinhoudelijk natuurlijk heel interessant, maar in het proces heel erg lastig.

Noem eens een voorbeeld?

Bijvoorbeeld bij de beleidslijn Ruimte voor de Rivier, die voor mijn gevoel de bedoeling heeft om de ongebreidelde woningbouw in stroomgebieden tegen te gaan. Ik vraag me echter af of ooit de problemen zijn voorzien zoals bij de Zuid-Willemsvaart, waarbij niet een obstakel wordt aangebracht, maar een gat in de rivierbedding wordt gegraven voor een aansluiting. De interpretatie hoe je om moet gaan met het graven van een aansluiting is nog nooit



Zuid-Willemsvaart in 's Hertogenbosch

gegeven. Vanwege het ontbreken van jurisprudentie hebben we veel juristen geraadpleegd, evenals mensen die ons konden uitleggen wat zij ooit hebben beoogd met de beleidslijn.

Zijn er ook nog andere lastige punten geweest?

Ja, bijvoorbeeld de Wet op Waterkeringen. Daarover is zelfs een discussie ontstaan met de provincie, die bevoegd gezag is voor de dijk waarin Sluis Empel komt. Even leek de situatie te ontstaan dat we voor de provincie nog een apart MER moesten indienen. We hopen dat we dit met detailuitwerkingen hebben opgelost. We zijn daardoor voor keuzes komen te staan die je normaal in een m.e.r. niet hoeft te maken. Zoals, welk grasmengsel moet er op de dijk? Daar hadden we nog nooit over nagedacht. Gelukkig mochten we dat detail weglaten, maar we moesten wel andere zaken meer gedetailleerd laten zien. Het bevoegd gezag kan nu uit een bijlage de gegevens halen wat het project precies betekent voor deze ene dijk. In het vooroverleg hebben we de indruk gekregen dat met deze aanvulling een aparte m.e.r. voor de Sluis bij Empel niet nodig is. Maar Gedeputeerde Staten beslissen uiteindelijk hierover.

Waarin onderscheidt een natte m.e.r.-procedure zich van droog?

Ik heb als projectleider ervaring met beide soorten projecten. Ik ondervind dat de ontwikkelingen voor beleid en regelgeving voor natte projecten veel sneller zijn gegaan. Bovendien zijn er minder projecten, zeker met een omvang van de Zuid-Willemsvaart. Dus is er ook minder ervaring opgebouwd. Daarom moet je als project-manager veel zelf uitvinden. Bij droog gaat de expertiseopbouw veel sneller. Beleid en regelgeving vind ik daar trouwens ook overzichtelijker.

In hoeverre kun je die expertise bij beide soorten projecten toepassen?

Bij de directie Noord-Brabant zijn natte en droge projecten in één afdeling ondergebracht. Dat is prettig. Je kunt je kennis daarom zowel bij droge als bij natte projecten inzetten, tenzij het echt om een hele specifieke specialiteit gaat. Bovendien wisselt het aanbod aan droge of natte projecten voortdurend.

Maar natte projecten zijn doorgaans toch uniek in hun soort?

Over het algemeen zijn de projecten in Noord-Brabant vooral verbeteringen van sluizen of kanaalpannen of het zijn aanlegprojecten. Deze lijken meer op elkaar dan natuurverruimingsprojecten of baggerspeciedepots. De expertise is bij ons dus heel goed in stand te houden door dezelfde mensen in te zetten bij beide soorten projecten. Het aardige van natte en droge projecten binnen één afdeling is ook dat je kruisbestuiving krijgt van kennis. Nadelen zie ik niet, want doordat wij in projectorganisaties werken hebben we ook mensen uit beheer en onderhoud bij een project betrokken. Ik kan me trouwens wel voorstellen dat bij andere directies een andere organisatorische indeling beter werkt vanwege hun specifieke projectaanbod.

Meer informatie:

Alexander Dieperink, DNB,
tel. 073-6817605
a.g.dieperink@dnb.rws.minvenw.nl

OpMERkingen

Draaiboek MIT-procedure

Het Draaiboek MIT-procedure is klaar. Het draaiboek is opgesteld door DGP i.s.m. RWS. Het bevat een uitgewerkt overzicht van de stappen die voor de aanleg of uitbreiding van de hoofdwegeninfrastructuur doorlopen moeten worden volgens het MIT-spelregelkader. Hierin wordt met name de huidige/gewenste manier van werken beschreven. Het is een document dat voortdurend bijgewerkt wordt, daarom zijn opmerkingen van harte welkom. Het document is op te vragen via de site van het Tracé/m.e.r.-centrum.
www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer/

Snellere procedures door nieuwe MIT-spelregels

Op 30 juni is de Tweede Kamer geïnformeerd over geactualiseerde MIT-spelregels. Dat betekent dat vanaf die datum de geactualiseerde spelregels van toepassing zijn. Feitelijk werd er al op deze wijze gewerkt, maar met deze stap is die werkwijze nog eens formeel verankerd in het nieuwe MIT-spelregelkader. Met de actualisatie zet het Kabinet in op snellere procedures en efficiëntere besluitvorming bij verkeers- of vervoersknelpunten. De beslismomenten “afronding planstudie” en “start realisatie” zijn samengevoegd, zodat er nu vijf beslismomenten plaatsvinden (voorheen zes). Het proces is ingericht als een zeef (in plaats van een trechter). Gedurende elke fase in het proces wordt het detail- en kennisniveau dieper of wordt een bepaalde richting afgesloten.

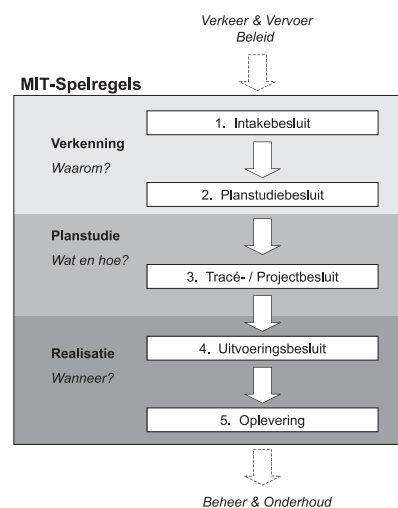
De belangrijkste aanpassingen betreffen de efficiëntere werkwijze en het anders invullen van de rol van belanghebbenden en de mogelijkheden in de markt. Zo wordt de omgeving in een vroeg stadium bij het proces betrokken. Tevens is meer waarde toegekend aan het inzichtelijk maken van effecten van mogelijke oplossingsrichtingen, zodat politieke besluitvorming zo gericht mogelijk kan plaatsvinden. Om de doorlooptijd te verkorten is het proces gestroomlijnd. Voor de verkenningfase is een streeftermijn van 1 jaar aangegeven; voor de planstudiefase wordt per opdracht de streeftermijn op maat bepaald. Waar mogelijk lopen verschillende informatieonderzoeken parallel en vindt er onderlinge afstemming plaats. Eventuele risico's worden al vroegtijdig inzichtelijk gemaakt.

Integrale afweging

Het ministerie van V&W is in principe aanspreekpunt voor infrastructuurgerelateerde investeringen. Het kan voorkomen dat een ander ministerie aanspreekpunt is. Per project/ programma wordt aangegeven welk ministerie aanspreekpunt is en op welke wijze andere ministeries (financieel) betrokken zijn. Door al vroeg de andere ministeries bij het proces te betrekken ontstaat een integrale en kabinetbrede (financiële) afweging. Ook worden alle belanghebbenden, inclusief marktpartijen, vroeg bij het proces betrokken. Daarmee komt er meer ruimte voor creatieve oplossingen, bijvoorbeeld door Publiek Publieke en Publiek Private Samenwerking. Het doel hiervan is een breed gedragen oplossing te vinden voor de problematiek en

Werkwijze volgens de MIT-spelregels

Sinds 1997 wordt gewerkt volgens de ‘Spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport’. Dit spelregelkader beschrijft stapsgewijs de werkwijze van het ministerie van V&W in het MIT-proces. Er worden drie fasen onderscheiden (verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase) en vijf hiermee samenhangende beslismomenten. Per fase en moment wordt aangegeven welke informatie nodig is, wat de rol en verantwoordelijkheden zijn van betrokken partijen en welke wettelijke regels van toepassing zijn. Als het gaat om de aanleg van nieuwe tracés of verbreding van hoofdinfrastructuur is, naast het spelregelkader, ook de Tracéwet van toepassing.



(vervolg pagina 3): Snellere procedures door nieuwe MIT-spelregels

kosten evenwichtiger te spreiden over de belanghebbenden.

Wat is de oplossingsrichting waard?

De financiële bandbreedte krijgt een zwaarder gewicht. Het besluit aan het einde van de verkenningfase is mede gebaseerd op het inzicht in de (financiële) consequenties van een oplossing: Wat is de oplossingsrichting V&W waard? Het besluit of een project al dan niet in uitvoering wordt gebracht is mede afhankelijk van het feit of er geld voor is. De zakelijke en integrale afweging van effecten krijgt een duidelijker kader. Aan de hand van de OEI-systematiek wordt inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste effecten van een oplossingsrichting zijn. Zo worden onder meer de beheer- en onderhoudskosten inzichtelijk gemaakt. Sinds 2000 is het voor

megaprojecten verplicht om een OEI op te stellen conform de OEI-leidraad. De ervaringen hiermee laten zien dat deze overzichten bijdragen aan verdere transparantie en verzakelijking van beleidsinformatie over infrastructuur ten behoeve van de politieke besluitvorming.

Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de uitkomsten van de verschillende beslismomenten. Dit gebeurt zowel via de projecten (kamervragen) als bij de begroting. De voortgang van de projecten komt aan de orde tijdens de behandeling van het MIT. Met name bij de grote infrastructuurele projecten zijn er ook aparte overleggen met de Kamer.

De dynamische omgeving waarin het MIT zich bevindt, maakt het noodzakelijk om regelmatig te bezien of het spelregelkader nog voldoende actueel is. Daarbij moet wel een balans worden gevonden tussen de robuustheid van de spelregels en voortschrijdend inzicht in werkwijzen. Op termijn kunnen aanpassingen mogelijk zijn naar aanleiding van bijvoorbeeld de bevindingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, of ontwikkelingen met betrekking tot de Tracéwet. Tevens kan worden bekeken of één spelregelkader voor alle modaliteiten "nat en droog" mogelijk is.

Implementatie

De nieuwe spelregels zullen te vinden zijn op de cd-rom van het komende MIT/SNIP-projectenboek en de daarbij horende internetsite www.mitprojectenboek.nl (vanaf prinsjesdag). Ook zijn de spelregels te vinden op de intranetsite van het Tracé/m.e.r.-centrum. Op 18 november a.s. wordt een studiemiddag gehouden waar de spelregels centraal zullen staan. Meer informatie volgt te zijner tijd in MER-nieuws.

Meer informatie:

Barbara Dircksens, DGP,
tel. 070-3517306,
barbara.dircksens@dgp.minvenw.nl
Nathalie Koning, DGP,
tel 070-3517736,
nathalie.koning@dgp.minvenw.nl

OEI bij MIT

Het Kabinet heeft zich de afgelopen jaren ingezet om de discussies over infrastructuurprojecten te laten plaatsvinden op basis van een consistent en integraal overzicht van effecten. Sinds 2000 is het voor megaprojecten verplicht om een Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) op te stellen conform de OEI-leidraad. De ervaringen hiermee laten zien dat deze overzichten bijdragen aan verdere verzakelijking en transparantie van beleidsinformatie over infrastructuur ten behoeve van de politieke besluitvorming. Op basis van de evaluatie van de OEI-leidraad (2002) is begin 2003 aan de Tweede Kamer de actie-agenda OEI aangeboden.

Een van de actiepunten betreft het toespelden van de OEI leidraad op de reguliere MIT projecten, zowel voor de verkenning als de planstudiefase. In eerste instantie ligt de nadruk op de verkenningfase, omdat er juist voor de overgang van verkenningfase naar planstudiefase (beslismoment 2) behoefte is aan een nader inzicht in de effecten. Met dat doel is nu voor de verkenningfase een vereenvoudigd OEI-format opgesteld waarin de belangrijkste effecten van mogelijke oplossingsrichtingen ingevuld moeten worden. Het integrale karakter van een OEI betekent dat naast bereikbaarheidseffecten ook effecten op het gebied van veiligheid en kwaliteit leefomgeving inzichtelijk worden gemaakt. Ook worden de kosten en eventuele opbrengsten in kaart gebracht. De verschillende effecten worden voor zover mogelijk gemonetariseerd, dan wel kwantitatief of kwalitatief weergegeven. Dit format maakt onderdeel uit van de informatie die nu in het geactualiseerde spelregelkader ten behoeve van beslismoment 2 wordt gevraagd.

Op dit moment wordt er door het Tracé/m.e.r.-centrum, AVV en DGP gewerkt aan een "werkwijzer OEI bij MIT verkenningen" waarbij het format nader wordt toegelicht. De planning is om de werkwijzer eind dit jaar af te ronden. Inmiddels is er ook gestart met het tweede deel, namelijk het uitwerken van OEI bij MIT planstudies.

OpMERkingen

Evaluatie SNIP- implementatie

In 2002 is het Spelregelkader Natte Infrastructuur Projecten (SNIP) ingevoerd. SNIP biedt een helder kader voor de besluitvorming voor de waterkeren- en waterbeherenprojecten van V&W. Inmiddels is de implementatie van SNIP voltooid. In opdracht van DG-Rijkswaterstaat gaat het Tracé/m.e.r.-centrum, DWW daarom een evaluatie uitvoeren van het SNIP implementatietraject.

Meer informatie: Roel Nijsten, DWW,
tel. 015-2518343
r.j.m.f.nijsten@dww.rws.minvenw.nl

OWAB en MER

In juli lagen de volgende Wegaanpassingsbesluiten ter inzage:

- A27 Gorinchem-Noordeloos
- Plusstrook A27 Utrecht-Noord-knooppunt Eemnes
- Spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen

Omgaan met de markt bij de N50

De trajectnota/MER N50 Ramspol-Ens is in razendsnel tempo tot stand gekomen.

Vanaf het najaar 2002 is er amper anderhalf jaar aan gewerkt. Dat moest ook wel, want de tijd dringt voor de Ramspolbrug. Vanaf 2008 kan deze eigenlijk niet meer kan functioneren zonder groot onderhoud of totale vervanging. Bovendien is het uitvoeringsgeld vanaf 2007 beschikbaar. Op welke manieren kon de gewenste productiesnelheid worden gemaakt?

Om de trajectnota/MER in het voorjaar van 2004 klaar te kunnen hebben is er nadrukkelijk voor gekozen om ontwerp en kostenraming en de effectenstudie los van elkaar uit te voeren. Zo is het ontwerp en kostenraming door de directie IJsselmeergebied in samenwerking met de Bouwdienst gemaakt. De effectenstudie en het schrijven van de trajectnota/MER is 'op de markt' gezet – in dit geval Grontmij. Om geen tijd te verliezen zijn de alternatieven direct uitgewerkt en zijn parallel daaraan de voorbereidingen getroffen voor de effectenstudie. Terwijl de basisgegevens nog verzameld werden, moest het proces van de Europese aanbesteding al worden voorbereid.

Ook Grontmij moest zelf snel kunnen werken. Dat vereiste een contractvorm waarin dit werd gestimuleerd. Het bureau kreeg bijvoorbeeld vrijheid om zelf het werkproces in te richten. Ook werd er een bonus/malusregeling overeengekomen, waardoor snelheid en kwaliteit werden beloond. In het contract zijn wel deelproducten benoemd, zoals de rapporten over de leefomgeving en het meest milieuvriendelijke alternatief. Deze producten waren niet als afzonderlijk deelproduct verplicht, maar maakten wel deel uit van de betalingsregeling. Afsproken werd dat Rijkswaterstaat als opdrachtgever over deze deelproducten een vrijblijvend advies leverde. Aan Grontmij was het vervolgens de keuze om dit advies al dan niet over te nemen. Deze aanpak gold niet voor de trajectnota/MER. Gezien de benodigde afstemming met Hoofdkantoor, DWW, DGP en VROM kon moeilijk anders dan een bindend commentaar worden afgesproken.

Henk Otte van Grontmij: 'We hebben de deelproducten wel geleverd, omdat deze in ons werkproces logische stappen waren. Wij vonden het een voordeel dat we de reactie van Rijkswaterstaat meteen mee konden nemen in de trajectnota/MER die tegelijkertijd opgesteld werd. Dit betekende wel dat opmerkingen op de trajectnota/MER niet meer in de deel-

producten zijn bijgewerkt en dat deze niet als externe onderbouwing kunnen dienen. Dat hoeft ook niet, want de uiteindelijke trajectnota/MER bevat alle informatie voor het besluitvormingsproces en daar gaat het uiteindelijk toch om.'

Andere houding

De uitvoering van het contract werd voortvarend ter hand genomen. Het concept van de trajectnota/MER lag er in vijf maanden, daarna ging het vooral om de afstemming met 'Den Haag'. Volgens projectleider Chris Stoffer van Rijkswaterstaat RDIJ/DON ligt er binnen de geplande termijn een kwalitatief voldoende eindproduct. 'Het was naar mijn idee niet zozeer de specifieke andere invulling van het contract die heeft geleid tot een succesvol eindresultaat, maar veel meer de andere houding van de partijen. We deelden elkaars belangen. Grontmij was gebaat bij een snelle doorlooptijd om een bonus te halen, Rijkswaterstaat had ook een snelle doorlooptijd voor ogen, om zo in te kunnen lopen op de planning.'

>>

OpMERkingen

Nieuws over GESP

Op de vernieuwde GESP-intranetsite staat de laatste stand van zaken over GESP, zoals vastgestelde producten, voortgangstabel, verslagen van de planstudiehoofdenoverleggen e.d. In navolging op het onderzoek naar doorlooptijden en kosten van planstudies (Tijdplan en Kostplan) is in het kader van GESP gestart met een onderzoek naar kwaliteit. Dit 'Kwaliteitplan' gaat over de kwaliteit van verkenningen en planstudies in relatie tot tijd en geld. Om dit Kwaliteitplan te kunnen maken wordt een aantal groepen projecten geëvalueerd en worden betrokkenen uit het werkveld geïnterviewd. De ZSM-projecten zijn als eerste aan de beurt voor evaluatie. Hiervan is het eerste deel al afgerond, de zogenaamde 'Quick Scan evaluatie ZSM'. De resultaten zijn terug te vinden op de TMC-site. Na ZSM volgen de SWAB-projecten en anderzootige projecten zoals PPS-constructies, nieuw-aanleg projecten, N-wegen, enz. Deze evaluaties worden als tussenproducten afgerond om zo een snelle tussentijdse terugkoppeling te kunnen maken naar de opdrachtgever (DGFP en Hoofdkantoor) en het werkveld.

Meer informatie: Emilija Jurakic, DWW, tel. 015-2518458
e.jurakic@dww.rws.minvenw.nl
www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer/



Veiligheid wel of niet relevant?

OpMERkingen

Ecological Engineering and Civil Engineering Works

Hein van Bohemen van de DWW is 18 mei j.l. gepromoveerd op het onderzoek 'Ecological Engineering and Civil Engineering Works'. In zijn proefschrift wordt de ecologische kennis van Rijkswaterstaat op universitair niveau uitgewerkt. Hein van Bohemen schreef zijn boek op verzoek van de TU Delft en heeft hierbij gebruik gemaakt van de ecologische ervaring binnen de DWW. Het is de bedoeling het boek te bewerken als lesstof aan de universiteit.

In het proefschrift worden tien principes beschreven waaraan een ingreep moet voldoen vanuit ecologisch perspectief. Ook worden instrumenten beschreven die deze principes kunnen waarborgen. Er wordt met name gepleit voor mitigeren – oftewel verzachten - van de negatieve gevolgen van een ingreep.

Hiervoor worden legio mogelijkheden aangevoerd. Een voorbeeld is het geluidswallenlandschap bij Breda waar een tien meter hoge wal de basis is van een ecologisch landschap. Deze geluidswal is landschappelijk fraai ingepast en vormgegeven. Daarnaast zijn er verschillende functies aan toegevoegd, zoals geluiddemping, een waterzuiverende en ecologische functie. Bijzonder is ook dat kunstenaars zijn betrokken bij het ontwerpen van gabions, die het uiterlijk hebben gekregen van een vestingwerk.

Andere mogelijkheden voor ecologische elementen in infrastructuur zijn ecotunnels onder de snelweg, begroeide daken van benzinestations, oeverwaluwanden in (weg)klaverbladen of insectenwanden bij viaducten. Het idee achter de insectenwanden is dat deze ook gunstig zijn voor de bestuiving van plantensoorten.

Meer informatie: Hein van Bohemen (DWW), tel. 015-2518476
h.d.vbohemen@dww.rws.minvenw.nl



Vervangen of renoveren?

Chris vindt dat het vrijlaten van de deelproducten als voordeel heeft dat het werkproces zelf ingedeeld kan worden en vooral gericht kan worden op het eindproduct. 'Tussentijdse opleveringseisen hadden veel meer een stapsgewijze werkwijze afgedwongen, terwijl dit voor het eindproduct niet nodig was. Voor ons was het voordeel merkbaar: lagere kosten én een snellere doorlooptijd.' Volgens Henk Otte is er niet alleen gehandeld naar de letter van het contract, maar ook naar de geest ervan. 'Mijn gevoel gaf aan dat Rijkswaterstaat vertrouwen in ons stelde en wij wilden onze aanpak waar maken. Heel belangrijk als je meer vrijheid en verantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer wil neerleggen.'

Henk vindt ook dat een bonus/malus-systeem heel anders werkt dan een leveringstermijn met boeteclausule. Door de bonus/malus-regeling moet je als opdrachtnemer meteen vanaf het begin veel aandacht besteden aan de planning en capaciteitsinzet, om er voor te zorgen dat de doorlooptijd zo kort mogelijk blijft. Iedere dag meer of minder heeft immers direct gevolgen voor de opdrachtsom. Om die reden zal bij eventuele bijkomende werkzaamheden direct gekeken worden naar het effect op de doorlooptijd.'

In eerste instantie lijkt een bonus voor de opdrachtgever kostenverhogend te zijn, maar dat hoeft zeker niet het geval te zijn, is zijn mening. 'Het is eigenlijk een variabel deel van de opdrachtsom. Vooral als een snelle levering kosten bij de opdrachtgever bespaart, bijvoorbeeld op menskracht, kan de bonus/malus-regeling heel aantrekkelijk zijn.' Hij vindt dat de combinatie met de vrijheden in het contract essentieel is. 'Je kunt niet enerzijds zo'n groot belang geven aan het opleveringsmoment van het eindproduct en dan anderzijds toch eisen

gaan stellen die het werkproces kunnen verstoren. Zulke eisen moeten dan vooraf bekend zijn.'

De eisen aan het eindproduct vormen een aandachtspunt, gezien het grote belang dat wordt gehecht aan het moment van levering. De bonus/malus heeft immers betrekking op het geaccepteerde eindproduct. Dan is het dus van belang vooraf te weten wanneer een product geaccepteerd wordt. Een ander aandachtspunt is dat duidelijk moet zijn welke informatie wanneer voor verwerking beschikbaar is voor de op te stellen trajectnota/MER. Alleen dan kan het werkproces goed neergezet worden. Volgens Henk is hierover bij de trajectnota/MER N50 Ramspol-Ens vooraf goed nagedacht, zodat tussentijdse bijstellingen van het contract, om die reden, niet nodig zijn geweest.

Ook wat betreft de inhoud heeft de vrijheid geleid tot een andere aanpak, bijvoorbeeld in de vorm van een relatief eenvoudig akoestisch onderzoek. Henk: 'De alternatieven worden vergeleken op berekeningen van de 'uiterste alternatieven', gecombineerd met een goede plaatsing van de andere alternatieven tussen deze uitersten. Al snel was duidelijk welke aspecten het meest relevant zouden worden in de besluitvorming. Deze aspecten hebben de meeste nadruk gekregen. Externe veiligheid bijvoorbeeld was niet onderscheidend tussen de alternatieven, dus konden we volstaan met een eenvoudiger beschrijving.' Overigens benadrukt hij dat de Richtlijnen voor het MER wel bepalend waren voor het detailniveau.

Uiterste alternatieven

De effectenstudie en het schrijven van de Trajectnota/MER blijken goed af te bakken onderdelen te zijn, waaraan gemakkelijk gewerkt kan worden zonder veel interventies van buitenaf. Dit volledig laten verzorgen door de markt heeft hier dus goed gewerkt, vindt Chris Stoffer. In dit project is er niet voor gekozen om dit ook te doen voor het ontwerp en de ontwikkeling van de alternatieven, waarvoor het strakke tijdsplan minder gemakkelijk in goede banen lijkt te leiden. Toch zou hij het de moeite waard vinden om hier in een volgend contract wel ervaring mee op te doen. De ervaringen die Rijkswaterstaat met deze contractvorm heeft opgedaan kunnen daarbij van pas komen.

Meer informatie: Chris Stoffer, DON,
tel. 026-3688278,
c.stoffer@don.rws.minvenw.nl

Alternatieven ontwikkelen of wegschrijven?

Neem twee m.e.r.-projecten met een vergelijkbare probleemstelling. Je verwacht vergelijkbare alternatieven aan te treffen, maar is dat ook zo? Nee dus, dit is niet altijd het geval.

Hoog tijd voor meer eenduidigheid. Wat zijn hierbij belangrijke aandachtspunten?"



In zowel het m.e.r.-project Zeepoort IJmond als het project Lekkanaal 3e sluis Prinses Beatrixsluizencomplex (beide tracé/MER-studies) wordt onderzocht hoe meer en grotere schepen door het sluisencomplex kunnen worden gelaten. De oplossingen liggen in de sfeer van aanleg van een nieuwe sluis in een bestaand sluisencomplex en verruiming van de vaargeul die ernaartoe leidt. In de trajectnota/MER van Zeepoort IJmond zijn twee hoofdalternatieven geformuleerd, die onderling verschillen in hun grootte van de sluis. Binnen deze hoofdalternatieven zijn er varianten die zich onderscheiden op de ligging van de nieuwe sluis in het complex. Bij het project Lekkanaal verschillen de alternatieven vooral in de inrichting van de voorhaven en niet in de sluis zelf. Hoe komt het dat twee vergelijkbare projecten tot zulke verschillende alternatieven komen?

Verskil in insteek

Nadere analyse leert dat het verschil in de aard van de alternatieven in twee aspecten ligt. Het eerste heeft te maken met verschil in insteek van het project. Zeepoort IJmond kent een procesmatige insteek: 'Welk bereikbaarheidsprobleem kent de Amsterdamse haven en hoe lossen we dat op?'. Het Project Lekkanaal kent een meer technische insteek: 'Een nieuwe sluis is ooit nodig, de vraag is alleen wanneer. Wat moeten we daarvoor dan doen?' Dit verschil in

insteek kan veroorzaakt zijn door een verschil in politieke gevoeligheid en bovendien simpelweg door verschillende typen projectleiders. Het tweede aspect dat het verschil in typen alternatieven kan verklaren hangt met het eerste samen en ligt in de methode van inventarisatie van oplossingen. Bij Zeepoort IJmond is begonnen vanuit een groot aantal mogelijke oplossingen, waarbij van tevoren geen vaststaande lijn was uitgezet, en bij de Beatrixsluis vanuit een basisidee van de aanleg van een nieuwe sluis op een bepaalde locatie, waarop gevarieerd moest worden.

In de Handreiking Alternatievenontwikkeling wordt aangegeven wat de sturende factoren achter alternatievenontwikkeling zijn. De analyse start bij de soort alternatieven en varianten en waarin ze zich van elkaar onderscheiden. Elk MER heeft een nulalternatief en een MMA. Daarnaast zijn er een of meerdere oplossingsalternatieven met verschillen in locatie, capaciteit, inrichting, constructie of gebruik. Deze kunnen verschillen per project. Het is van belang om deze verschillen in alternatieven goed met elkaar af te spreken.

Cyclische karakter

Er is gekeken naar de relatie van alternatievenontwikkeling met probleemstelling, randvoorwaarden en uitgangspunten, de beoogde of

Uw inbreng gevraagd!

De Handreiking Alternatievenontwikkeling is gebaseerd op een analyse van een beperkt aantal natte projecten. Het onderwerp verdient naar onze mening nadere studie, om zo bij te dragen aan het streven naar een zo objectief en efficiënt mogelijke alternatievenontwikkeling. Het Tracé/MER centrum van DWW vindt dit ook, en gaat daarom samen met de Bouwdienst de handreiking verder uitwerken tot een werkwijze over alternatievenontwikkeling in de Tracé/MER reeks. Hiervoor is uw input zeer welkom! Als u ervaring heeft met alternatievenontwikkeling in natte planstudies, laat het ons weten!
[reactie naar Henrike Branderhorst](#)

juist te beperken effecten, de projectorganisatie en de politieke en maatschappelijke omgeving. Belangrijk hierbij is het besef van het cyclische karakter van alternatievenontwikkeling. Bij wijzigingen in probleemstelling, uitgangspunten of gedurende effectstudies, moet altijd gekeken worden in hoeverre de set alternatieven en varianten nog voldoet en wat de verandering betekent voor eerder afgevalen alternatieven en varianten. Een ander leerpunt is het belang van goede archivering en kennismanagement. Personele wisselingen in langlopende projecten zijn onvermijdelijk. Door gaten in de documentatie kunnen 'zachte' keuzes als harde randvoorwaarden worden gezien, waardoor later de vraag niet meer is te beantwoorden waarom een bepaald alternatief niet in beschouwing is genomen. Het is ook van belang om lastiger te objectiveren factoren, zoals de invloed van de politiek of het type projectleider in beeld te brengen.

Tenslotte is ook geanalyseerd op welke wijze de inventarisatie en trechtering van oplossingen verloopt. Oplossingen mogen daarbij niet over het hoofd worden gezien en alternatieven moeten niet te snel weggeschreven. Tegelijkertijd dient het aantal alternatieven en varianten beperkt te blijven. Alternatieven moeten tevens realistisch zijn. Al met al een lastig vraagstuk waardoor het bijvoorbeeld bij een sluisenproject zinvol is om zo vroeg mogelijk met gebruikers om de tafel te zitten.

Meer informatie:

Henrike Branderhorst, BWD, tel. 030-2858304, h.c.branderhorst@bwd.rws.minvenw.nl
Alan Hoekstra, BWD, tel. 030-2858747, a.l.hoekstra@bwd.rws.minvenw.nl

MER Actueel

Als de boodschap niet goed valt ...

Volgens de huidige planning gaat het ontwerp-tracébesluit (OTB) van de N61 Hoek-Schoondijke in september ter visie. Dit hangt uiteraard nog af van de goedkeuring van het Bevoegd Gezag. Het project trekt plaatselijk veel belangstelling: 350 bezoekers op een inloopavond zijn geen uitzondering. Misschien komt het ook omdat het standpunt van april 2003 afwijkt van de alternatieven uit de trajectnota/MER. Hoe valt een afwijkend standpunt uit te leggen aan de omgeving? Projectleider Simon Brassers vertelt over dit Zeeuwse project.

Wat is er gekozen?

Het standpunt combineert de twee belangrijkste varianten uit de trajectnota/MER. Er komt een weg van 2x1 rijstrook met vluchtstrook, waarbij het deel dat het drukst is 2x2 rijstroken krijgt. De vier gelijkvloerse kruisingen worden enkelstrooks rotondes. Het is een soort mix van de stroomwegvariant, die 2x2 rijstroken heeft en 4 ongelijkvloerse kruisingen, met een beetje van de gebiedsontsluitingswegvariant, die uitgaat van 2x1 rijstrook en 9 ontsluitingen. Een tussenoplossing dus, waarbij de nadruk op verkeersveiligheid en doorstroming ligt.

Was het lastig om het aan de omgeving uit te leggen?

Ja, en dat is nog steeds zo. Mensen vragen zich af hoe zo'n standpunt mogelijk is. Ze zijn betrokken geweest bij de alternatievenstudie, waarin ze ook een inbreng hebben gehad en nu komt er iets afwijkends uitrollen. Het is hen wel duidelijk dat wat we hebben gekregen een oplossing op maat is, oftewel een dubbele rijstrook waar het nodig is en een enkele strook daar waar het rustiger is. Maar dat wil niet zeggen dat men het er ook mee eens is.

Welke houding neem je aan?

We hebben er veel energie in gestoken om het gesprek steeds weer aan te gaan. Enerzijds om de keuzes uit te leggen en anderzijds om te wijzen op de mogelijkheden voor inspraak. We zijn daarbij niets uit de weg gegaan en dat heeft een goede verstandhouding opgeleverd met alle betrokkenen langs het tracé. Het proces wordt gewaardeerd, maar de beslissingen en de keuzes niet altijd. Met een lengte van 20 kilometer is dit in deze omgeving een groot project, met veel impact.

Welke knelpunten kwam je tegen?

Er is veel te doen geweest over de gecombineerde aansluiting van het recreatiegebied

Braakman en de dorpskern Biervliet, waardoor mensen uit Biervliet moeten omrijden om op de weg te komen. We hebben veel aandacht moeten besteden aan plaatselijke belanghebbenden om uit te leggen dat een extra rotonde niet in het OTB opgenomen wordt, omdat het aantal aansluitingen gebaseerd is op de keuze voor doorstroming. Dat is een principekeuze. Vervolgens moet je hierop verwijzen naar de inspraak op dit ontwerp. Verder hebben we conform het standpunt het tracé moeten veranderen bij het recreatiegebied de Braakman, omdat het 'nee, tenzij-principe' hier gehanteerd moest worden.

Wat houdt dat in?

Er is in alle alternatieven in de Trajectnota uitgegaan van een zuidelijk tracé door de aanwezige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Wij zagen het doorsnijden van de EHS als de enige oplossing, omdat anders de noordelijker gelegen camping zou worden doorsneden. De schade aan de EHS zou dan worden gecompenseerd. De Commissie m.e.r. en het Ministerie van VROM wezen ons op het 'nee, tenzij-principe'. Pas als er echt geen andere mogelijkheid is om doorsnijding van het EHS-gebied te voorkomen, komt compensatie om de hoek kijken. Om de toepassing van dit principe door te voeren zal de zuidelijk gelegen natuur gespaard worden door het tracé aan de noordzijde van de weg uit te bouwen ten koste van de camping. Compensatie voor de camping wordt nu gezocht in het aangrenzende gebied.

Hadden jullie dat niet voorzien?

Nou, we hadden het niet verwacht. De doorsnijding van de camping is moeilijker en kostbaarder, daarom waren we ervan uitgegaan dat compensatie de beste oplossing is. Bij de omgeving valt het verplaatsen van de camping niet erg goed. Het gespaarde natuurgebied betreft een productiebos uit de jaren '50 met



De N61

wat ruigten. In de ogen van de bevolking niet echt hoogwaardige natuur. We hebben in onze communicatie veel aandacht aan dit onderdeel besteed. Het waren niet de natuurorganisaties die dit specifiek wilden, maar het is gewoon de regelgeving die wordt nageleefd. Toch merken we nog steeds dat er weinig begrip voor is.

Waar is je aandacht het meest naar toegegaan in de OTB-fase?

Dat is zonder meer de communicatie. Volgens mij met succes, want we krijgen er veel complimenten voor. Het proces wordt gewaardeerd, maar de beslissing niet altijd. Een tip die ik heb: luister in ieder geval en ga het gesprek aan om uit te leggen waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt, ook als je vast moet blijven houden aan principe-uitspraken. Op die manier krijg je wederzijds begrip en respect voor de ingenomen standpunten, ook al ben je het niet altijd met elkaar eens.

Meer informatie: Simon Brassers, DZL, tel. 0118-686685, s.brassers@dzl.rws.minvenw.nl

Colofon

MER-Nieuws wordt 6 maal per jaar kosteloos verspreid onder m.e.r.-medewerkers van V&W.

Het doel is om praktijkervaringen uit te wisselen en de kennis van specialistische diensten op m.e.r.-gebied te verspreiden. MER-nieuws wordt uitgegeven door het Tracé/m.e.r.-centrum, DWW, Postbus 5044, 2600 GA, Delft, tel. 015-2518310

De digitale versie van MER-nieuws staat op: www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer

Oplage: 900 stuks
Voor abonnementen/mutaties: memnieuws@idemdito.net

Redactieraad: Johan Boelhouwers (BWD), Alan Hoekstra (BWD), Hanny Slieden (BWD), Josan Tielen (DON), Henk van Mourik (AVV), Maarten Loenen (DNN), Paul Veerkamp (AGI), Robert van Winden (HK-U), Lieke Hendrix (DGP), Jacques Bastinck (DUT)

Eindredactie: Jos Arts, Hans de Vries (DWW), Communicatiebureau Geke Kiers, Uffelte, tel. 0521-350350

Opmaken en productie: Idem Dito, Kampen
ISSN nr. 1382-5356