

EERSTE
WORKSHOP MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF
VERSLAG 17 MEI 1993

DIT RAPPORT KOMT UIT DE BIBLIOTHEEK VAN HET
TRACE/M.E.R.-CENTRUM
NA GEBRUIK GRAAG RETOUR IN DE KAST BIJ KAMER 4.

MET DE RWS-DIRECTIES
GRONINGEN
FRIESLAND
DRENTHE
OVERIJSEL
GELDERLAND (DEELS)
EN DWW (DEELS)

Samengesteld door J. van der Schot en M. de Soet

September 1993

INHOUD

1. Verslag van de workshop
2. Lijst van deelnemers
3. Sheets van de inleiding van Martin Bos (HW/I) over de resultaten van het projekt Meest milieuvriendelijk alternatief
4. Sheets van de inleiding van Robbert van Winden (Dir. Zuid-Holland) over projekt rw 14
5. Sheets van de inleiding van Sylvia Kramer (Dir. Utrecht) over het projekt rw 2, corridorstudie Amsterdam - Utrecht

Verslag workshop MMA in de mer: 17 mei te Zwolle

Aanwezig: 18 deelnemers uit de verschillende regionale RWS-directies uit het oosten en noorden van het land plus de leden van de projectgroep.

Programma: de bijeenkomst bestond uit een viertal onderdelen:

- * Introductie van de MMA-studie door Martin Bos
- * Bespreking van twee cases door Robbert van Winden en Sylvia Kramer
- * Interactieve gedeelten: discussie over het belang van het MMA in het mer-proces
- * 'Rollenspel' waarin de speelruimte voor milieumedewerk(st)ers in het mer-proces werd afgetast.

Algemene indruk van de dag:

Er bestaat een grote betrokkenheid, zowel bij de milieumedewerkers als bij de projectleiders voor het meest milieuvriendelijk alternatief. In de tracéstudie/mer ligt de aandacht vooralsnog sterk bij het aanleggen van een (nieuw) tracé, waarbij de milieueffecten geminimaliseerd worden. Kortom: nieuwe infrastructuur staat niet wezenlijk ter discussie.

Enige algemene observaties:

- * Het gezelschap is geen 'doorsnee'-RWS delegatie. De geografische herkomst van de deelnemers zorgt ervoor dat zij zich moeilijk kunnen identificeren met de in het MMA-project gekozen voorbeelden.
- * De deelnemers zijn zich heel wel bewust van het politieke mijnenveld dat de huidige verkeers- en vervoersdiscussie is. Ze beseffen dat het SVV-II een niet geheel sluitend beleidsstuk is en zien zich mede daardoor gemanoeuvreed in een politiek gevoelige positie. Hierbij leggen de meesten de eindverantwoordelijkheid bij de politiek.
- * De deelnemers bevinden zich in een loyaliteitsconflict: Aan de ene kant voelen ze zich zeer betrokken bij het milieuvraagstuk, aan de andere kant zijn ze formeel, als ambtenaar, gebonden aan de (nog) niet vooruitstrevende politieke realiteit van dit moment. Dit loyaliteitsconflict is duidelijk sterker bij de milieumedewerkers dan bij de projectleiders. Bij beide slaat de balans op dit moment door naar de formele (mobiliteitsondersteunende) positie.

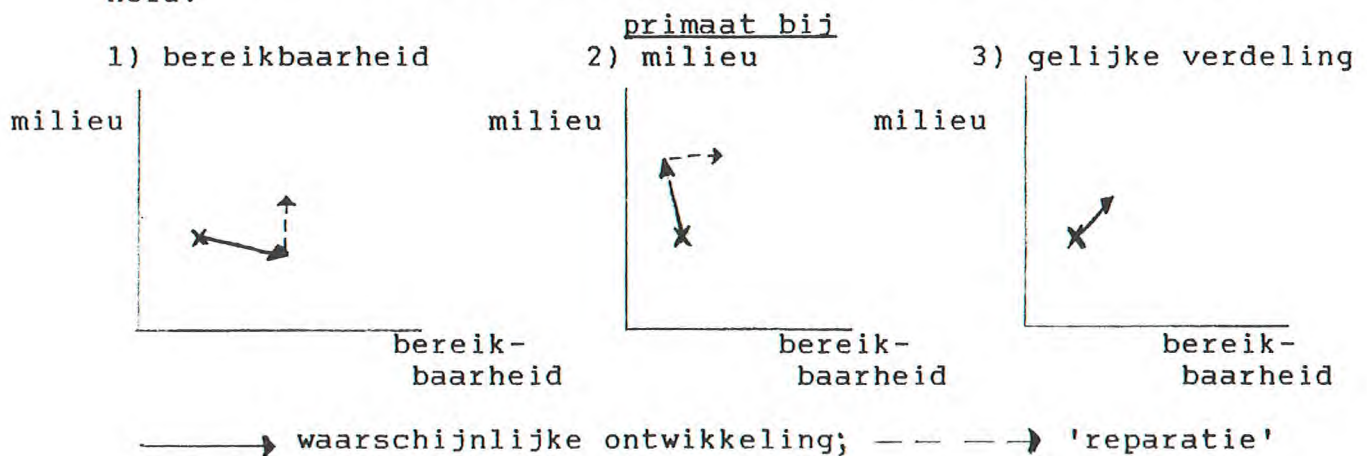
1. Inleiding Martin Bos en reacties daarop

Martin legt in zijn inleiding de nadruk op het spanningsveld dat gepaard gaat met het aanleggen van infrastructuur, het opstellen van MER's en het uitwerken van het MMA. Vanuit de versimpelde stelling 'Het SVV-II schetst de doelen en de maatregelen, waarmee de RWS-mederwerk(st)ers aan de slag kunnen', introduceert hij tal van tegenstrijdigheden en knelpunten die dwingen tot een afwegingsvraagstuk.

- * Is het SVV-II strijdig met het NMP(-plus)?
- * Is opknuffelen van het minst schadelijke alternatief voldoende?
- * Kosten spelen niet een beslissende rol; de politiek wel. De politiek vertaalt bereikbaarheid maar al te vaak in meer wegen.
- * Natuurlijk milieu staat soms op gespannen voet met woon- en leefmilieu, bijvoorbeeld bij wegen door bebouwde kom.

* Voor ambtenaren is beleid het kader. Maar welk beleid? SVV-II, NMP, regionaal/provinciaal beleid, voorgenomen activiteit (volgens Mer-wetgeving)? Dit is niet altijd verenigbaar? Formeel moet een RWS-ambtenaar zich houden aan het SVV-II. Een MER, en dus ook een MMA, dient hiermee in overeenstemming te zijn.

Het is volgens Martin belangrijk bovenstaande spanningen te accepteren en daar realistisch mee om te gaan. Als er binnen het project behoefte is aan meer ruimte voor milieumaatregelen, dan kan het meest milieuvriendelijke alternatief daar een geschikt instrument voor zijn. Maximale ruimte kan in zijn ogen (die van de projectgroep) alleen worden gecreëerd indien zowel mobiliteit als milieu in de afweging een volwaardige plaats krijgen. Hij schetst drie situaties: 1) primaat bij bereikbaarheid; 2) primaat bij milieu en 3) gelijke verdeling voor milieu en bereikbaarheid.



Het pakket moet verder gaan dat de aanleg van wegeninfrastructuur. Dit heeft echter consequenties voor het bestuur. Als oplossing schetst hij het drietrapsmodel: SVV-135 MMA, kloof met NMP laten zien en als je denkt dat het zinvol is om er dieper in te duiken, een referentie-alternatief uitwerken met een lagere mobiliteit. Voorop - ook voor de acceptatie - staat de eis dat de inhoudelijke kwaliteit goed is, dat rekening wordt gehouden met de politieke realiteit en dat win/win-situaties worden aangegeven.

Voor het opstellen van een MMA is geen blauwdruk te geven. Het is een ontwikkelingstraject waarvoor reeds vroeg in het proces aandacht dient te zijn.

Reacties:
Vraag: Officieel zijn de leefbaarheidsdoelstellingen maatgevend, maar het SVV-II-beleid is de realiteit en die is anders. Wie vertelt de minister dat het SVV niet werkt? Ofwel, ben ik zinvol bezig als ik een MMA maak op basis van de leefbaarheidsdoelstellingen?
Martin: Waarom maak je een MER? Een MER is een hulpmiddel voor de beslissers, waarin de effecten in beeld worden gebracht. Het is een vergelijking tussen niks doen, uitvoeren van activiteit, alternatieven en MMA. Het SVV-II is in dat verhaal slechts een van de kolommen. De zin van het MMA is het volledig maken van de beslissingsbasis.
 Hoe we gaan uitleggen dat het SVV niet werkt is een kwestie van politieke timing.

Vraag: Loop je niet het risico dat je met een MMA je kop in het zand steekt? Zelfs Mobiliteitsindex (MI)=135 is nog te optimistisch.

Martin: Je moet je bewust zijn van het potentieel falen van het beleid. Dit is op zich op te lossen door een gevoeligheidsanalyse (geen alternatief) met bv MI=150 uit te voeren.

Vraag: Is dit niet een trapje hoger: de beleidsmer? Je kunt je indenken dat er projecten zijn waar je minder ver gaat qua leefbaarheid, terwijl geaggregeerd wel het juiste eindresultaat ontstaat.

Martin: Het is in ieder geval noodzakelijk om voor regio's de effecten te specificeren.

2. Interactief gedeelte

Dit bestond uit een rollenspel, waarin de mensen beurtelings in de huid van de initiatiefnemer en het bevoegd gezag moesten kruipen en moesten aangeven welke waarde werd gehecht aan het MMA in de verschillende fasen van het proces en hoe het uitgevoerd en gepresenteerd zou worden. Het werd verdeeld in twee blokken; een aan het eind van de ochtend en een tweede aan het eind van de middag. Bij het tweede blok was de aandacht aanzienlijk lager dan bij het eerste.

De vraag was om bij vier fasen in het mer-proces aan te geven welke plaats en vorm het MMA krijgt. Er waren drie opties: 1) geen aandacht voor het MMA, 2) een formulering die de kool en de geit spaart en 3) (aankondiging van) een MMA inclusief een creatief MMA.

Fase 1: Startnotitie

Niemand (0) kiest optie 1), zes (6) kiezen voor optie 2) en twaalf (12) voor optie 3). Een reden om 2) te kiezen is dat er nog onvoldoende zicht is op het probleem om creativiteit te beloven. Voor 3) werd gekozen om een helder vertrekpunt te hebben. 'Zeg wat je gaat doen, laat het hoe nog enigszins open'. Hoewel een uitspraak over het hoe de betrouwbaarheid kan verhogen is het hier nog niet strikt noodzakelijk. De intentie hierachter is om problemen aan te geven en open met de betrokkenen om te gaan.

Fase 2: Richtlijnen

Hier zouden zelfs vijftien (15) deelnemers expliciet vragen om een creatief MMA (optie 3) en drie (3) zouden de kool en geit formulering (optie 2) accepteren. Argument voor 2) is juist dat het appel op creativiteit groter kan zijn. De regionale directie kan zonder al te knellende eisen van de hoofddirectie wellicht verder gaan. De vraag is ook of de HW wel in staat is om een eis tot creativiteit helder genoeg te verwoorden.

Martin (als vertegenwoordiger van de HW) wijst erop dat een vage richtlijn veel werk en hoge kosten met zich mee kan brengen. Hierbij manifesteert zich het spanningsveld tussen beleidsvrijheid voor de regionale directie en de zekerheid die derden wensen. In zijn ogen is het waardevoller om een goede procesbeschrijving te geven dan om een blauwdruk of boodschappenbriefje te geven.

Concreetheid spreekt de deelnemers aan, maar de vraag daarbij is of dat voor het MMA ook te doen is. Kun je verder komen dan aan

te geven dat er aandacht moet zijn voor de tegenstelling tussen mobiliteit en leefbaarheid? Kun je concretere handvatten geven?

Fase 3: Aanbesteding en begin MER

Hierbij wordt de keuze gelaten tussen aankoersen op traditionele MMA (optie 1), het aangeven van het gat tussen alternatief en SVV-leefbaarheidsdoelen (2) en aankoersen op MMA en creatief 'MMA' als referentie (3).

Er is geen 'stemming' geweest, wel een inhoudelijke discussie. Optie 2 werd door een van de deelnemers waardevol geacht voor intern gebruik, maar weinig zinvol in de MER. De keuze voor 3 is een tactisch verhaal. Indien de MER een bereikbaarheidsprobleem moet helpen oplossen, zal duidelijk zijn dat de leefbaarheid niet gegarandeerd kan worden.

Martin wijst in dit verband op twee 'doemscenario's': in het ene geval wordt bereikbaarheid sec nagestreefd en gaat het milieu naar de knoppen en in het andere geval heeft milieu de hoogste prioriteit en wordt de bereikbaarheid minder goed. Het ideaal 'een probleemgericht alternatief' kan beide in zich verenigen. Hiervoor is het mogelijk om ten behoeve van de ideeënontwikkeling, à la RW-14, een creatief alternatief te ontwikkelen waaruit allerlei individuele maatregelen af te leiden zijn.

Fase 4: Rapportage zelf

Hier is niet uitvoerig meer bij stilgestaan. Duidelijk was dat optie 2, het aangeven van het gat tussen MMA en leefbaarheidsdoelen moet en creatief MMA niet altijd nodig is.

3. Cases:

Case 1: RW14 door Robbert van Winden

Het verhaal van Robbert is vrij technisch van aard en zijn conclusie is dat het milieu-effect in dit geval fors omlaag kan, maar dat dat geld, een flinke, gezamenlijke inspanning en een andere benadering van het verkeersvraagstuk vergt. De waarde van de RW-14 aanpak is in zijn ogen vooral het helder maken van de discrepantie tussen wegeaanleg/-verbetering en leefbaarheid.

Reacties:

Vraag: Mag dat, een MMA zonder wegeaanleg?

Antwoord: Ja, het mag wel, maar het is heel nieuw.

Vraag: Hoe haalbaar is zo'n MMA?

Antwoord: De toepassing ervan vereist een bredere coalitie. Je moet je echter afvragen of het een realistisch alternatief is. Het is meer een informatiepakket. Het behoort bij het leerproces; goed dat het een keer gebeurt, maar het hoeft niet altijd.

Vraag of eigenlijk een idee: Is in dit kader een beleidsmer van een Regionaal Verkeer- en Vervoersplan niet interessant?

Case 2: CAU-studie door Sylvia Kramer

Het verhaal van Sylvia laat meer het proces zien waarin duidelijk wordt dat in dit geval het besef 'met het SVV-II redden we het niet' pas laat doordrong en bij de verschillende deelnemers niet op hetzelfde moment. Daarbij bestond ook over de oplossing verschil van mening. De vasthoudendheid van Sylvia heeft geleid tot een meer actieve opstelling van alle deelnemers.

Reactie: Er was vrijwel geen reactie op dit verhaal. Het werd aandachtig en instemmend in ontvangst genomen. Dat bleek ook wel uit het laatste onderdeel van de dag, het rollenspel.

4. Discussie, waarin de speelruimte voor milieumedewerk(st)ers in het mer-proces wordt afgetast¹

Tijdens deze discussie wordt van de deelnemers verwacht dat ze in de rol kruipen van de milieumedewerker, die zich primair ten doel stelt het milieubelang te dienen. Hoe zou je dat aanpakken? Het doel van deze sessie is dat er ideeën ontstaan die bruikbaar zijn voor de omgang met de knellende tegenstellingen die eerder deze dag de revue zijn gepasseerd. Dit doel werd niet volledig bereikt. Ik signaleerde de volgende problemen in de discussie:

- * De regionaal specifieke knelpunten zijn voor Groningen, Friesland en de Achterhoek wezenlijk anders dan die voor de Randstad.
- * Het bleek voor de deelnemers moeilijk om zich duurzaam van hun eigen achtergrond en rol los te maken.
- * Er bestaat onduidelijkheid over begrippen, zoals leefbaarheid.
- * Er bestaat een neiging om problemen te versluieren door ze in grotere verbanden te bekijken (VINEX, RVVP's, SVV en OV-plannen). Door deze verschuivingen in de discussie ontstond er een 'Ja, maar ...'-stemming. Hierdoor werd iedere potentiële oplossing overschaduwed door een nieuw probleem.

Toch een poging tot inventarisatie van ideeën:

Wordt milieu als deel van de probleemstelling meegenomen?

In Groningen staan de projecten in het kader van duurzaamheid, in Friesland is het vooral een afwikkelingsprobleem. Leefbaarheid is geen knelpunt in Noord-Oost-Nederland. Bereikbaarheid en economische ontwikkeling zijn de doelstellingen; handhaving van leefbaarheid is een randvoorwaarde.

Binnen de RWS-vocabulaire is leefbaarheid synoniem voor milieu.

In de praktijk is het een meer integraal begrip: "algeheel welbevinden". Natuurlijk milieu is daar slechts een onderdeel van. Betere infrastructuur betekent lokaal veelal een betere leefbaarheid.

Het ontmaskeren van de politieke ballast blijkt lastig. Het is vaak niet mogelijk om veel verder terug te gaan dan het opperen van verbetervarianten; revolutionaire beleidswijzigingen zijn meestal uitgesloten omdat het politiek teveel zit dichtgetimmerd. In deze discussie blijkt dat het verhaal van het CAU-conflict - probeer kleine winstpunten te maken door in discussie te blijven met de politiek iets anders redenerende betrokkenen binnen en buiten de RWS - een eye-opener te zijn geweest.

Ook hier weer de vraag: 'is een creatief MMA overal nodig? Het lijkt de meesten niet zinvol om daarmee te proberen een fundamentele discussie over de mob.index=135 te ontketenen. Nuttiger lijkt de vraag wat je extra kunt doen om de milieu-effecten verder te verlagen. De mogelijkheid om op deze vraag antwoord te krijgen moet dan ook het criterium zijn om wel of niet een creatief MMA uit te werken. Soms kan door middel van een nul-plus alternatief de feitelijke knelpunten (ook voor het milieu) worden weggenomen.

¹ Dit stukje is voornamelijk gebaseerd op de parallelsessie die werd geleid door Henk van de Wolfshaar en Sylvia Kramer. Uit de andere geleid door Martin Bos en Robbert van Winden heb ik wel de gerapporteerde ideeën weergegeven.

Er werd geconstateerd dat uitgaan van een mobiliteitsindex van 135 zeer optimistisch is. Het lijkt realistischer om te verwachten dat het SVV-beleid faalt en dat er geen drastische vermindering van het verkeer zal plaatsvinden. Een milieudoelstellingsalternatief is hierdoor nauwelijks realistisch uit te werken. Een MER zal een objectieve analyse moeten zijn waarin deze mogelijke ontwikkelingen helder in beeld gebracht wordt.

Voor mobiliteitsdrukkende zaken die werkelijk zoden aan de dijk zetten heb je andere actoren nodig. Daarbij wordt bijvoorbeeld gewezen op de Ruimtelijke Ordening. Met name een Regionaal Verkeer- en Vervoersplan kan hierbij behulpzaam zijn.

Er wordt gewezen op de primaire doelstelling om een oplossing aan te dragen voor de knelpunten, bereikbaarheids- én leefbaarheidsproblemen, veroorzaakt door of samenhangend met (het gebruik van) de infrastructuur. Dit vraagt om relativering van NMP en SVV. Duurzaamheidsdoelen zijn geformuleerd in Zorgen voor Morgen maar zijn geen beleid. Op dit moment moet daarom ook rekening worden gehouden met bestaand (lokaal/regionaal) beleid.

De vraag wordt opgeworpen hoe ver je moet gaan in een MMA? Een oplossing met weg, voorzien van een set maatregelen. Of een oplossing zonder weg waarbij een andere oplossing gegeven wordt. Gesteld wordt dat geanalyseerd zou moeten worden of een oplossing zonder weg mogelijk is. Maar is dat politiek realistisch?

Hoofdpunten van de dag:

- * Het SVV-II kent een spanning tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, dat als gegeven moet worden geaccepteerd. Voor ons ambtenaren is het van belang om binnen de gestelde beleidslijnen te blijven.
- * Het lijkt zinvol om vroegtijdig aandacht te schenken aan het MMA. Zo kan in de Startnotitie een ruime en welwillende formulering over het MMA de voldoende aandacht hiervoor afdwingen.
- * In de Richtlijnen bestaat behoefte aan een concrete en duidelijke aanwijzing hoe met het MMA dient te worden omgegaan.
- * Op dit moment is er een ontwikkeling zichtbaar in de aandacht voor het MMA. De uitwerking van het MMA dient dan ook gezien te worden als een ontwikkelingstraject. Een traditioneel MMA (minst milieu-on-vriendelijk alternatief is vertrekpunt. Minimaal dient de kloof met de leefbaarheidsdoelstellingen die hierbij verwacht mag worden te worden aangegeven en indien dat waardevol geacht wordt kan een vernieuwend alternatief worden uitgewerkt.
- * Een discussie over een creatief alternatief is zinvol.
 - of het iets oplost is de vraag
 - het is waardevol als denkexercitie
 - het kan ook voor andere alternatieven bruikbare maatregelen zichtbaar maken
 - het laat de kloof tussen doelen en realiteit zien
 - het kan een tactisch middel zijn om het MMA 'in de markt' te krijgen

DEELNEMERS WORKSHOP MMA - 17 MEI 1993 - ZWOLLE

naam	RWS-dienst	functie bij mer	projekt
Deelnemers Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland (deels)			
Berend de Vries	Groningen	verkeer/geluid	rw 7, ringweg zd Groningen
Maarten van Loenen	„	milieu	„ „
Gerard Ottens	„	projektleider	„ „
Jan Mosterman	Friesland	r.o.	rw 32 Heereveen
Gerard van der Lee	„	nieuwe werken	„
Piet Dijkshoorn	„	verkeer	„
Erik Quené	Drenthe	milieu	rw34/37 Heereveen-Duitsegrens
Frits Volkers	Overijssel	proj.ingenieur	rw 15 Varsseveld-Enschede
Bert Stegerhuis	„	milieu	rw 15, rw 35 Almelo-Zwolle,
Rob Kraft	„	verkeer	rw 35 „
Evert Born	„	nwe werken	rw 35 „
Henk Scholma	Gelderland	milieu	rw 15Ressen-Babberich
Chris Bannink	„	verkeer	„
Annette Piepers	DWW	milieu	rw4/rw16 Breda-Moerdijk, Dinteloord-Bergen op Zoom
Projektgroep MMA			
Marianne de Soet	DWW	mer-specialist,	voorz.projektgroep MMA
Martin Bos	HW-I	mer coördinator	wegen, bevoegd gezag
Henk van de Wolfshaar	Nd-Brabant	milieu	rw 59, rw 50
Sylvia Kramer	Utrecht	milieu	rw 2 Utrecht Amsterdam
Robbert van Winden	Zd-Holland	milieu	rw 4 Midden-Delfland
Jos van der Schot	-	milieujournalist,	verslaglegging

INLEIDING

**NAAR VERWACHTING GEREGELD
OPLOSSING BEREIKBAARHEIDSPROBLEEM
PLICHTMATIG RITUEEL**

PROBLEEMSTELLING

**HOE KUN JE SLEUTELN AAN HET MMA
MAXIMAAL MILIEU-RENDEMENT
DE CONTEXT VAN EEN MMA
ACCEPTATIE DOOR IN / BG**

KANTTEKENING

MILIEU-RENDEMENT, CONTEXT, DERDE PARTIJ

WORKSHOP VERNIEUWEND MMA

MMA IN m.e.r.-REGELS

REALISTISCH, GELOOFWAARDIG EN UITVOERBAAR

AANTEKENING

**DOELSTELLING PROJECT GEREALISEERD
RIJKSBELEID W.O. SVV-2 EN NMP+
PROVINCIAAL- EN GEMEENTELIJK BELEID**

KANTTEKENING

**IS ALLE BELEID VERENIGBAAR?
BESTUURLIJKE RUIMTE**

BELEID MOBILITEIT EN LEEFBAARHEID

SVV-2 & NMP+

**MET MAXIMALE EFFECTIVITEIT MAATREGELEN
POLITIEKE ACCORDERING**

PRAKTIJK

**INFRA VOOR AUTO'S ZORGT (REGIONAAL) VOOR
MILIEU-SCHADE**

POLITIEK WIL WEGEN

NATUURLIJK-MILIEU--><--WOON-EN LEEFMILIEU

SPEELRUIMTE

**VOLWAARDIGE PLAATS MILIEU BIJ BESLUIT-
VORMING IS MOEILIK**

3

KANTTEKENINGEN

WIJ AMBTENAREN -- BELEID

MAXIMALE EFFECTIVITEIT SVV-2

METEN = WETEN

BELEID -- AANLEGBESLUIT -- PARLEMENT

NATUURLIJK-MILIEU -- WOON-LEEFMILIEU

PLAATS EN GEWICHT MILIEU BIJ BESLUITVORMING

DE ACTOREN

RWS IN COMMISSIE-m.e.r. DERDEN

BG

GEMEENSCHAPPELIJK BELANG?

DISCREPANTIE LEEFBAARHEID--BEREIKBAARHEID

CIE-m.e.r.: KWALITEITSBEWAKING

DIVERSITEIT

DETAILNIVEAU ADVIEZEN

DERDEN

TIMING MMA

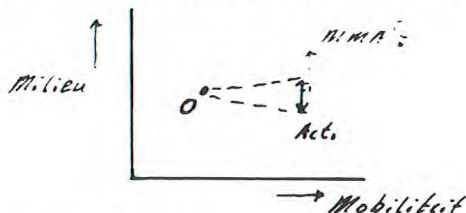
5

WORKSHOP VERNIEUWEND MMA

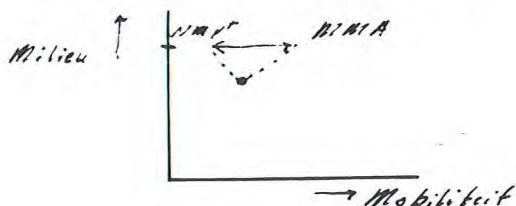
UITWERKING MMA (1)

RICHTLIJNEN VAAG

TRADITIONEEL: AANGEKLEDE VOORGENOMEN ACTIVITEIT



VERNIEUWEND: LEEFBAARHEIDSDOELSTELLINGEN MAATGEVEND

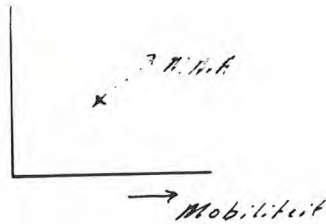


6

UITWERKING MMA (2)

COMBINATIE

MMA



METHODE

- EFFECTEN IDENTIFICEREN
- CRITERIA BEPALEN
- EFFECTEN BEPALEN
- STUDIEGEBIED BEPALEN
- TOETSING AAN CRITERIA
- ACTIVITEIT AANPASSEN --> MMA

EXTRA

- COMPENSERENDE, MITIGERENDE EN MAATREGELEN IN STUDIEGEBIED
- EFFECTEN BEPALEN, TOETSEN, ETC.

DRACONISCHE MAATREGELEN, EFFECTBEPALING

7

WORKSHOP VERNIEUWEND MMA

ACCEPTATIE

SVV-2 135 ALTERNATIEF

RW 14

RW 50

REFERENTIE-ALTERNATIEF

CAU

KANTTEKENINGEN

135: MAATREGELEN OF DOELSTELLINGEN

MILIEUDOELSTELLINGEN

BEREIKBAARHEID --><-- LEEFBAARHEID

8

**HOGER (MILIEU)RENDEMENT
SVV-2 IS TOETSINGSKADER
BENADERING MMA**

TRADITIONEEL

GECOMBINEERD

VERNIEUWEND: VERDER GAAND, INFORMATIEF

INHOUD

CYCLISCH: EFFECTEN, AANPASSINGEN, EFFECTEN

PRAKTIJK

A SVV-2 + MAXIMALE MILIEUWINST

B CHECK LEEFBAARHEIDSDOELSTELLINGEN

C REFERENTIE-ALTERNATIEF

A EN B STANDAARD; C FACULTATIEF

9

WORKSHOP VERNIEUWEND MMA

AFRONDING

ACCEPTATIE MMA

INHOUDELIJKE KWALITEIT

POLITIEKE ACCEPTATIE

WIN / WIN-SITUATIE

ROLLEN/VERANTWOORDELIJKHEDEN

POSITIEF EFFECT ONTWIKKELINGSTRAJECT

COMMISSIE - m.e.r.

GEMEENTEN EN PROVINCIES

ADVIESBUREAUX

PLANNING

MMA EERDER TIJDENS HET PROJECT

SLOT

MMA: DOEN WE TE WEINIG?

DOEN WE TE VEEL?

10

UITWERKING MMA (0)

3 BENADERINGSWIJZEN

- TRADITIONEEL: GEWOON
- VERNIEUWEND: NMP+
- COMBINATIE

OPBOUW

1. Inleiding
2. Achtergronden van de projectstudie RW14
3. Benadering van het MMA
4. Conclusie

PROBLEEMSTELLING

"Op welke wijze kunnen, binnen het kader van een duurzame samenleving, de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van/door het autoverkeer in het studiegebied worden opgelost."

ALTERNATIEVEN

- O Nulalternatief
- A Alternatieven met wegaanleg
- B Optimalisatie-alternatieven
- C OV-alternatief
- D MMA
- E Combinatie van B en C

STAPPEN LEIDEND TOT MMA

Stap 1
Schets meest pregnante milieuproblemen.

Stap 2
Beschrijving maatregelen: Groslijst

Stap 3
Ontwikkeling van een Milieu-optimaliseringspakket per alternatief

Stap 4
Identificatie van MMA op grond van milieu- en verkeerscriteria

Resultaat

MMA I <--> alternatief A
MMA II <--> alternatief B/C

CONCLUSIES

- 2 MMA's: met en zonder weg
- MMA I: bereikbaarheid O.K. met index 135
leefbaarheid niet alle doelen gehaald
- MMA II: bereikbaarheid O.K. met index 95
leefbaarheid nog niet alle doelen gehaald
- bestrijding pregnante milieuproblemen
vraagt drastische maatregelen
- nut MMA II: kloof in beeld brengen

5

STAP 1 Schets "pregnante" milieuproblemen

1. Klimaat-
verandering CO₂ -10% in 2010
2. Verzuring NO_x en kws -75% in 2010
3. Verspreiding in acht nemen normen lucht-
kwaliteit
4. Verstoring Akoestisch ruimtebeslag 0/0
(geluid) Woningen 55 dB(A) -50% in
2010
5. versnippering geen doorsnijdingen EHS,
compenseren/inpassen,
terugdringen bestaande v.

6

STAP 2: Groslijst mogelijke maatregelen

Typen:

- 1 Maatregelen m.b.t. terugdringen autoverkeer
(bijv. verlagen snelheden, afsluiten wegen)
- 2 Maatregelen ter bevordering van andere ver-
voerswijzen
(bijv. fietsroutes, capaciteitsvergroting OV)
- 3 Aanleg van infrastructuur
(bijv. van fietspaden, transferia, wegen)
- 4 Technische voorzieningen aan en langs infra-
structuur
(bijv. geluidschermen, dwarsprofiel, beplanting,
ontsnippering)
- 5 Compensatie (=4, maar op andere wegvakken)

7

STAP 3: Milieu-optimalisatie alternatieven

Hoofdlijn MMA-I

- milieuvriendelijk ontwerp
- alle maatregelen toepassen
- stimuleren gebruik nieuwe weg

Hoofdlijn MMA-II

- geen nieuwe wegen of verbreding
- terugdringen van het verkeer
- beperkte toelating auto's tot stad
- transferia + OV
- wegen in functie verlagen
- diverse milieumaatregelen aan infrastructuur

8

STAP 4: Vergelijking op probleemoplossend vermogen

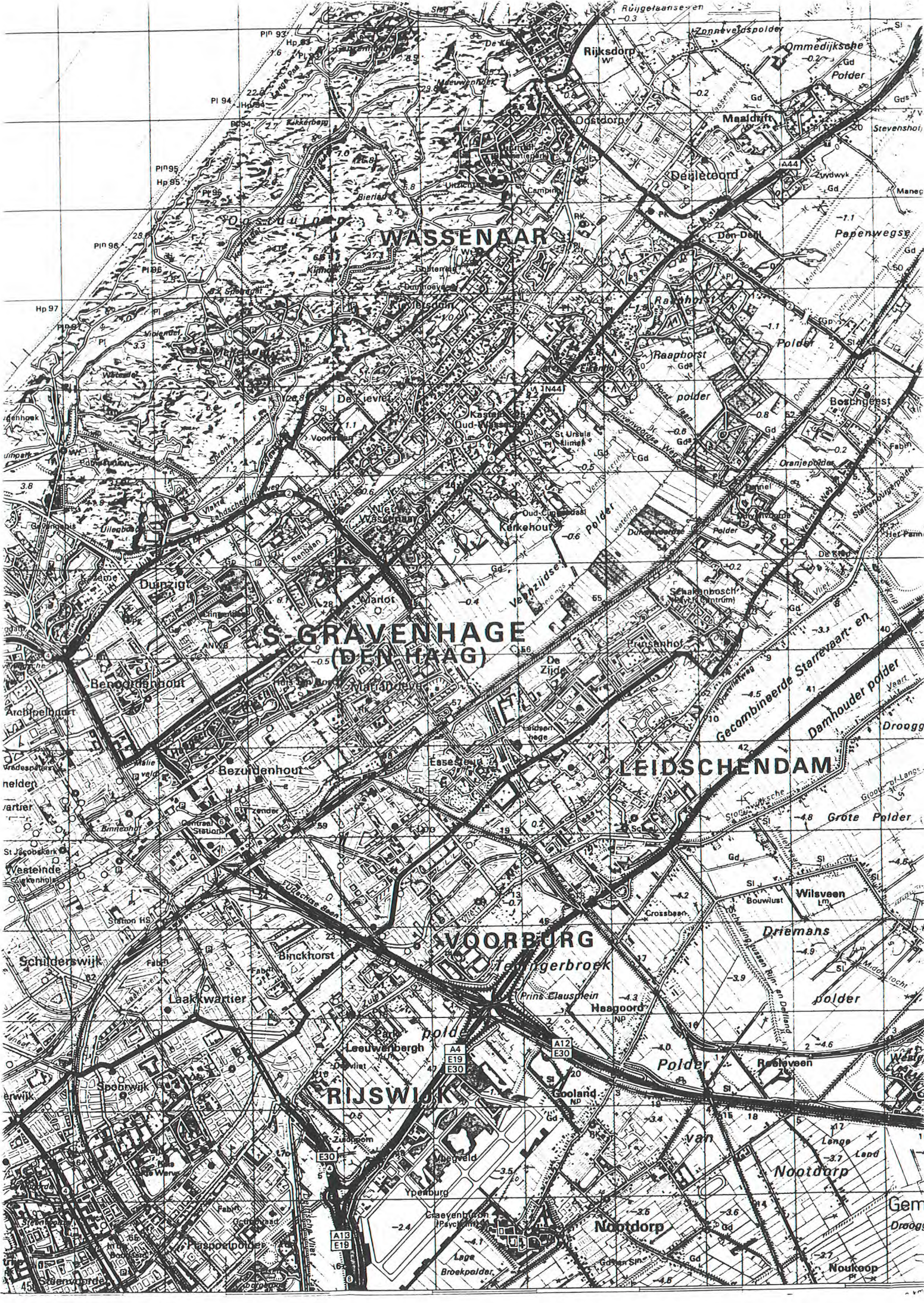
Bereikbaarheid:
beide voldoen

Milieu
MMAI:

- verlies/vernietiging door wegaanleg
- versnippering wordt voorkomen, plaatselijk
ontsnippering
- geen verslechtering woon/leefmilieu; plaat-
selijk lichte verbeteringen

MMAII:

- geen verlies/vernietiging door wegaanleg
- per saldo ontsnippering
- algeheel een lichte verbetering woon/leef-
milieu; lokaal echter verslechtering



CORRIDORSTUDIE AMSTERDAM-UTRECHT

- 1. Inleiding**
- 2. Achtergronden van de corridorstudie
Amsterdam-Utrecht**
- 3. Benadering van het MMA**
- 4. Conclusie**

DOEL VAN DE CAU

Het op hoofdlijnen ontwikkelen van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem in de corridor en het directe invloedsgebied.

Het ontwikkelen van een bij dit systeem passende hoofdinfrastructuur gebaseerd op de huidige tracé's, in de verwachting dat daar afdoende oplossingen worden gevonden.

ALTERNATIEVEN

4

- 0 Nulalternatief**
index 170
2 sporen
- 0+ Nulplusalternatief**
index 135
4 sporen
- B1 Verbredingsalternatief 1**
index 135 op 2x4
4 sporen

MMA

- B2 Verbredingsalternatief 2**
index 150 op 2x5
4 sporen

- Optie 120**
index 120 op 2x3/2x4

5

BENADERING VAN HET MMA Inhoudelijk

1. inzicht in milieuproblemen
2. selectie te behalen doelstellingen
3. formulering bijbehorende mobiliteits
omvang (lager dan index 135)
4. keuze gewenste infrastructuur en
overige maatregelen

BENADERING VAN HET MMA **Proces in projectorganisatie**

- 1. voorstel voor MMA door milieu-aspectgroep**
- 2. voorlopig accoord door projectgroep**
- 3. overleg met cmer en BG**
- 4. verdeeldheid binnen projectgroep**
- 5. besluit stuurgroep: geen MMA volgens voorstel**

BENADERING VAN HET MMA **Uiteindelijk compromis**

MMA: alternatief binnen SVV-beleid (index 135) met minimale milieuschade via effectbeperkende maatregelen: (= stap 1 notitie)

- **index 135 op 3 rijstroken**
- **4 sporen NS**
- **max. snelheid van 80 km/uur**
- **aanleg ecologische verbinding**
- **overige effectbeperking**

Vervolgens:

- **helder constateren welke doelstellingen hiermee niet gehaald zijn**
 - **aangeven per milieucompartiment wat gewenst is om doelstelling te bereiken**
 - **indicatie geven over extra beleids-reducerende maatregelen**
- (= stap 2 notitie)**

Daarnaast:

Opnemen van de theoretische optie 120:

- niet reeel verkiesbaar
- alleen voor weg uitgewerkt
- geen berekend maatregelenpakket
- nut:
 - geeft inzicht in milieueffecten in geval van stringenter mobiliteitsbeleid
 - benadrukt noodzaak effectbeperkende maatregelen

