

Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen

Deel I procedure


Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Dienst Weg- en Waterbouwkunde



B I D O C
(bibliotheek en documentatie)

 Dienst Weg- en Waterbouwkunde
Van der Burghweg 1
Postbus 5044, 2600 GA DELFT
Tel. 015 - 2699363/364

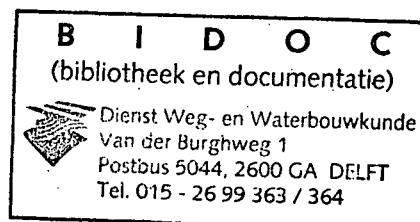
Vervangen door:
Handleiding voor
de Trace/M.E.R.-
procedure
(10.8-77 '00 I)

Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen

Deel I: procedure

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Dienst Weg- en Waterbouwkunde

13 AUG. 1997



10-8-57
de heer
10-8-57

Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen

Deel I: procedure

Mei 1996

Samengesteld door Twijnstra Gudde Management Consultants,
DHV Milieu en Infrastructuur en de
Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Colofon

Titel:
Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen

Subtitels:
Deel I: procedure
Deel II: aspecten
Deel III: bijlagen

DWW-rapport nr. P-DWW-96-018
ISBN-nr 90-369-3714-0

Auteurs:
drs. H.R.J. van Maanen (DHV)
drs. B.M. van der Pers, drs. M.C. Quist, ir. J.C.B. Robers, drs. J.C. Steurrijs (Twijnstra en Gudde)
ir. W.A. Hinkamp (Dienst Weg en Waterbouwkunde)
Bijdragen zijn geleverd door vele medewerkers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Datum publicatie:
mei 1996

Prijs voor de drie delen gezamenlijk:
f 70,-

Exemplaren van deze handleiding zijn te bestellen bij:
Dienst Weg- en Waterbouwkunde
Postbus 5044
2600 GA DELFT
Telefoon: 015-2699285
Telefax: 015-2611361

Trefwoorden:
Tracéwet, Milieu-effectrapportage, Hoofdwegen

Samenvatting:
De handleiding geeft inzicht in alle elementen welke aan de orde zijn bij besluitvormingsprojecten over hoofdwegen. Deel I geeft de te volgen procedure weer van de Tracéwet inclusief de milieu-effectrapportage. Alle te ondernemen stappen worden aangegeven, zowel de wettelijke verplichte als de in de praktijk meest gangbare danwel aan te raden stappen. Deel II geeft inhoudelijke informatie over vele aspecten welke bij besluitvormingsprocedures van belang zijn. Deel III is de bijlagenbundel.

De Dienst Weg- en Waterbouwkunde van de Rijkswaterstaat (DWW) heeft de in deze publicatie opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van zaken. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen.
Het Rijk sluit iedere aansprakelijkheid uit voor schade die uit het gebruik van de hierin opgenomen gegevens mocht voortvloeien.

Inhoud

	Inleiding	7
	Leeswijzer	11
	Deel I: procedure	11
	Deel II: aspecten	12
	Deel III: bijlagen	12
1	Tracéwetprocedure, m.e.r.-plicht en MIT	13
	Tracéwet	13
	Milieu-effectrapportage	13
	Actoren	13
	MIT	14
	Toepassing Tracéwet en m.e.r.-plicht	15
	Hoofdstappenplan	15
2	Verkenning	17
	Verkenning volgens MIT	17
	Overige opvattingen	17
	Werkwijze	18
	Stappenplan	18
2.1	Activiteiten Verkenningen	19
	V-1: Aanwijzen projectleider en samenstellen projectteam	19
	V-2: Verzamelen beschikbare informatie en informeel vooroverleg	19
	V-3: Overleg met derden	21
	V-4: Opstellen van de verkenningnotitie	22
	V-5: Besluit over Verkenningnotitie	23
2.2	Documenten Verkenning	24
	V-1: Projectopdracht	24
	V-2: Verkenningnotitie	24
3	Trajectstudie	27
	Stappenplan	27
3.1	Activiteiten Trajectstudie	31
	T-1: Opstellen van het Projectplan	31
	T-2: Opstellen Concept-Startnotitie	31
	T-3: Breed overleg over Concept-Startnotitie	32
	T-4: Opstellen Startnotitie	33
	T-5: Bekendmaking/publikatie Startnotitie	34
	T-6: Bevoegd Gezag legt Startnotitie ter visie	34
	T-7: Informatieronden en inspraak	35
	T-8: Concept-advies Commissie m.e.r. ten behoeve van Richtlijnen	36
	T-9: Bespreking met Bevoegd Gezag en Commissie m.e.r. concept-advies voor Richtlijnen	36
	T-10: Advies Commissie m.e.r. voor Richtlijnen	37
	T-11: Verwerken van de inspraakresultaten in notitie	37
	T-12: Opstellen en vaststellen Richtlijnen voor de inhoud van het MER	37
	T-13: Bijstellen Projectplan	38

T-14:	Beschrijven van de probleemstelling en analyseren van de omgeving	38
T-15:	Het ontwerpen en uitwerken van alternatieven	39
T-16:	Het analyseren van de effecten en vergelijken van de alternatieven	41
T-17:	Opstellen concept-Trajectnota	42
T-18:	Indienen (concept-)Trajectnota bij Bevoegd Gezag	44
T-19:	Beoordelen aanvaardbaarheid door Bevoegd Gezag	44
T-20:	Bekendmaking/publikatie Trajectnota	45
T-21:	Ter-inzage-legging van de Trajectnota	45
T-22:	Inspraak	45
T-23:	Toetsingsadvies Commissie m.e.r. en advies Wettelijke Adviseurs	46
T-24:	Rapport van Bevindingen van het OVI	47
T-25:	Advies van provincies, gemeenten en waterschappen	47
T-26:	Opstellen Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit	48
T-28:	Toezenden Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit aan provincies, gemeenten en waterschappen	50
T-29:	Inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit	50
T-30:	Schriftelijke reactie van provincies en gemeenten over het Ontwerp-Tracébesluit	50
T-31:	Opstellen en vaststellen Tracébesluit eventueel gelijktijdig aanwijzingen op basis WRO	50
T-32:	Toezending Tracébesluit aan Staten Generaal en provincies, gemeenten en waterschappen	51
T-33:	Ter-inzage-leggen Tracébesluit	51
T-34:	Beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State	51
3.2	Documenten Trajectstudie	
T-1:	Projectplan	52
T-2:	Concept-Startnotitie	54
T-3:	Startnotitie	54
T-4:	Advies voor Richtlijnen (Commissie m.e.r.)	55
T-5:	Inspraaknotitie	56
T-6:	Richtlijnen	56
T-7:	Aangepast Projectplan	56
T-8:	Trajectnota	57
T-9:	Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit	57
T-10:	Tracébesluit	58
4	Vorbereidingsstudie	59
	Adressenlijst actoren tracéwetprocedure	61
	Trefwoordenlijst	65

1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van deze Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen (HBH) is in de eerste plaats gelegen in het feit dat de Handleiding Projectnota's (HPN) van de Dienst Weg- en Waterbouwkunde gedateerd is geraakt. Daarnaast is de procedure om te komen tot besluitvorming over hoofdinfrastructuur ingrijpend veranderd. Dit betreft ondermeer nieuwe inzichten en veranderingen in wetgeving, zoals het van kracht worden van de Tracéwet op 1 januari 1994 en de integratie van de m.e.r.-regeling in deze wet.

Eind 1994 is bij de Dienst Weg- en Waterbouwkunde het Programma MER van start gegaan. De activiteiten binnen dit programma hebben tot doel de regionale directies van Rijkswaterstaat bij te staan in het effectiever en efficiënter maken van het tracé/m.e.r.-proces. Deze handleiding maakt deel uit van het Programma MER.

2 Van "HPN" naar "HBH": een ontwikkelingsproces

De Handleiding Projectnota's (HPN) was vooral gericht op het schrijven van een studierapport. In de verschillende overleggen met potentiële gebruikers van de handleiding kwam naar voren dat er meer behoefte is aan een document over wat aan bod komt als je van begin tot eind een Tracéwet-/m.e.r.-procedure moet doorlopen. Dit document kan worden betiteld als een handleiding besluitvorming. Mede daarom is ervoor gekozen om de formele aspecten van de Tracéwet te beschrijven en voorts een beschrijving te geven van de stappen die moeten worden gezet van de Verkenning tot en met het Tracébesluit. De aandacht en het kader van de handleiding zijn hierdoor verbreed van de inhoud van de projectnota naar alle activiteiten en producten die van belang zijn voor en aan de orde komen tijdens de tracéwetprocedure.

3 Doelstelling

De doelstelling van de Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen is om projectleiders en projectteams inzicht te geven in de Tracéwet, inclusief de besluitvormingsprocedure, en om inzicht te geven in de vele onderwerpen welke relevant zijn bij het werken aan de besluitvorming voor een hoofdwegenproject.

4 Doelgroep: projectleiders en projectteamleden

De handleiding is in de eerste plaats bedoeld voor de beginnende en minder ervaren projectleider en projectteamleden, maar zal door zijn vorm, actualiteit en nieuwe inzichten ook interessant zijn voor projectleiders en projectteamleden met meer dan gemiddelde ervaring. De handleiding is verder van belang voor anderen die direct of indirect bij de Tracéwet betrokken zijn.

5 Status van de handleiding

Deze Handleiding Besluitvorming Hoofdwegen heeft geen formele status.

Echter:

Deel I is een handleiding in de letterlijke zin van het woord: het is een gebruiksaanwijzing die stap voor stap het proces weergeeft vanaf de start van een project tot aan het definitieve besluit tot aanleg/uitbreiding van een weg. Voor een groot deel wordt dat bepaald door wettelijke regelingen. Veel stappen zijn echter ook het resultaat van een in de praktijk gegroeide werkwijze. Deel I heeft op dat punt vooral het karakter van "zo moet het". Anderzijds betekent dit niet dat het klakkeloos volgen van de handleiding garantie geeft voor een succesvol project. Veel overleg en afstemming met de diverse actoren tijdens de gehele procedure blijft noodzakelijk. De handleiding heeft niet als doel overleggen te vervangen, of kant-en-klare Startnotities voor te schrijven, maar om het werken aan de besluitvorming over een hoofdweg effectiever en efficiënter te laten plaatsvinden.

En verder:

Deel II is te zien als een "handreiking": het geeft extra informatie over onderwerpen die bij de meeste projecten van belang zijn. Deel II geeft vooral extra informatie. De nadruk ligt niet zozeer op "zo moet het", maar veel meer op "zo kan het". Voor een deel zijn het onderwerpen waarvoor (nog) geen uitgekristalliseerde werkwijze bestaat. Zo veel mogelijk is gebruik gemaakt van ervaringen en aansluiting gezocht bij bestaande werkwijzen en ontwikkelingen binnen Rijkswaterstaat. Per project kan de aanpak echter zeer verschillend zijn. Het is aan de projectleider / het projectteam om naar eigen inzicht Deel II toe te passen. Deel III bevat extra nuttige informatie, die zowel aansluit bij Deel I als bij Deel II.

De kracht van de handleiding zit vooral in het feit dat veel praktijkervaring uit verschillende wegenprojecten in de handleiding verwerkt is en dat het de lezer helpt om niet opnieuw het wiel te hoeven uitvinden. Met andere woorden: 'Kennissen zijn soms belangrijker dan kennis.' De handleiding laat naar ons idee voldoende ruimte open voor eigen creativiteit en ideeën. Met het gebruik van de handleiding alleen ben je dus nog niet klaar!

6 Beperkingen

Spoorwegen en vaarwegen

Deze handleiding beperkt zich tot de hoofdwegen. Spoorwegen en vaarwegen zijn niet opgenomen. In principe kunnen voor spoorwegen en vaarwegen ook de Tracéwet van toepassing zijn en de m.e.r.-plicht gelden. Deze handleiding kan gebruikt worden voor deze projecten voor zover het gaat om de wettelijke regelingen. Een praktisch werkwijze en de achterliggende problematiek kunnen echter sterk verschillen van die bij een hoofdweg. Voor corridorstudies, waarin zowel hoofdwegen als spoorwegen en/ of vaarwegen kunnen voorkomen is deze handleiding met dezelfde beperkingen bruikbaar. In Deel II zijn deze wettelijke regelingen opgenomen, inclusief de onderdelen voor spoorwegen en vaarwegen. Voor spoorwegen is een aparte handleiding in voorbereiding.

PKB-procedure

De Tracéwet kent ook een bijzondere procedure, de PKB-procedure. Deze procedure is van toepassing als het gaat om projecten van nationaal belang. In de praktijk komt dit niet voor bij hoofdwegen, wel bij spoorwegen. Dit onderdeel van de Tracéwet is opgenomen in de bijlage in Deel III.

Wegenprojecten zonder Tracéwet

Indien geen Tracéwetprocedure van toepassing is mag deze ook niet worden gevolgd. Een vrijwillige m.e.r. is wel mogelijk. Deze handleiding is in zo'n geval dus alleen bruikbaar voor het onderdeel m.e.r..

7 Geen klapper, maar drie boekwerken

Veel handleidingen worden uitgegeven in een klapper, zodat aanvullingen en updates kunnen worden nagezonden. De verwachting voor deze handleiding is dat de komende jaren vele ontwikkelingen zullen optreden welke reden tot aanvullingen en updates zouden kunnen zijn. Het risico is groot dat de lezer regelmatig wordt geconfronteerd met een nieuwe nazending en de vraag deze in de klapper te verwerken. De praktijk leert dat dat niet werkt. Teveel nazendingen wekken irritatie op en resulteren in een slordig bijgehouden handleiding. Met name ten behoeve van het gebruiksgemak van de lezer is deze handleiding daarom niet als klapper uitgebracht, maar als boekwerk. De Dienst Weg- en Waterbouwkunde zal de nieuwe ontwikkelingen bijhouden, daarover regelmatig via andere kanalen bericht van geven, en deze verwerken in een herziene versie van deze handleiding indien er voldoende materiaal is.

Voorbeelden van te verwachten ontwikkelingen zijn: resultaten van de praktijkervaring met het onderdeel Verkenning en de MIT-indeling, de vele ontwikkelingen op het gebied van communicatie (Infralab, Werkgroep Inspraak II), het SVV III en de evaluatie van de Tracéwet.

Ook heeft de Dienst Weg- en Waterbouwkunde nog enkele projecten welke een onderdeel van de handleiding kunnen gaan vormen, zoals de Basisrichtlijnen, Uitbesteding, een Groslijst Mitigerende Maatregelen.

8 Ten slotte: bevorderen van het gebruik

Van de Handleiding Projectnota's is bekend dat er na verloop van tijd weinig gebruik meer van is gemaakt. We zijn ons ervan bewust dat ditzelfde lot ook deze handleiding zou kunnen overkomen. We hopen dat de handleiding de functie vervult waarvoor deze bedoeld is door de benaderingswijze, door overleg met de (potentiële) gebruikers van de handleiding, de verspreiding van de handleiding op naam, het regulier aanpassen van de handleiding met betrekking tot nieuwe inzichten en de implementatie van de handleiding in de organisatie, door middel van een cursus.

Martin Bos en Christian Zuidema
Hoofddirectie Rijkswaterstaat, afdeling IO
Bevoegd Gezag namens de Minister van Verkeer en Waterstaat bij hoofdwegenprojecten

NB: op het moment van drukken van deze handleiding was nog onduidelijk of de ambtelijke vertegenwoordiging van het Bevoegd Gezag bij de afdeling IO van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat zou blijven, danwel elders binnen het ministerie van V&W zou worden geplaatst.

De handleiding bestaat uit drie delen. Deel I beschrijft de te volgen procedure: de stappen die doorlopen moeten worden vanaf de start van een project tot en met het Tracébesluit. Deel II geeft inhoudelijke informatie over de diverse onderwerpen die van belang zijn. Deel III bevat de bijlagen. De handleiding volgt de indeling van het MIT: de verkenningfase, de planstudiefase en de realisatiefase.

De delen I en II bevatten ook praktische tips en aandachtspunten die zijn op deze wijze weergegeven in een grijs kadertje

Deel I: procedure

Tracéwet en m.e.r.-plicht

Voordat de procedure van deze handleiding wordt gebruikt voor een studie is het van belang vast te stellen of de Tracéwet van toepassing is en de m.e.r.-plicht geldt. Hoofdstuk 1 geeft in het kort toelichting op de Tracéwet en de m.e.r.-regelgeving, inclusief een checklist. Ook geeft dit hoofdstuk een totaaloverzicht van de procedure.

Verkenning

De Verkenning uit het MIT is vrij nieuw. Hoofdstuk 2 van deze handleiding geeft daarvoor een mogelijke aanpak weer. Met nadruk dient vermeld te worden dat een kant-en-klare werkwijze niet bestaat.

De Verkenning is allereerst beschreven met een kort stappenplan. In dit stappenplan staan verwijzingen naar activiteiten en documenten. Beschrijvingen van deze activiteiten en documenten zijn opgenomen in de teksten welke op de stappenplannen volgen. De activiteitenbeschrijvingen geven weer wat er moet gebeuren om het besluitvormingstraject op te starten en voort te zetten, de documentbeschrijvingen geven weer welke documenten onmisbaar zijn, wat het doel er van is en waar ze aan moeten voldoen.

Trajectstudie

De Planstudiefase van het MIT kent een trajectstudie en een voorbereidingsstudie. De trajectstudie staat weergegeven in Hoofdstuk 3 en vormt de kern van deze handleiding. Tijdens de trajectstudie worden de meest belangrijke besluiten genomen. De Trajectstudie is geregeld via de Tracéwet en de m.e.r.-regelgeving.

De Trajectstudie is allereerst beschreven met een uitgebreid stappenplan. In dit stappenplan staan verwijzingen naar activiteiten en documenten.

Beschrijvingen van deze activiteiten en documenten zijn opgenomen in de teksten welke op de stappenplannen volgen. De activiteitenbeschrijvingen geven weer wat er moet gebeuren om het besluitvormingstraject op te starten en voort te zetten, de documentbeschrijvingen geven weer welke documenten onmisbaar zijn, wat het doel er van is en waar ze aan moeten voldoen.

Vorbereidingsstudie

De voorbereidingsstudie valt buiten het kader van deze handleiding. Het is echter van belang dat tijdens de Trajectstudie al bekend is wat er na het Tracébesluit nog moet gebeuren voordat de werkelijke realisatie ("de schop in de grond") begint. Hoofdstuk 4 geeft daarom een korte schets van deze fase.

Realisatiefase

De realisatiefase van het MIT valt geheel buiten het kader van deze handleiding.

Adressenlijst en trefwoordenlijst

Achterin Deel I is een adressenlijst opgenomen met de adressen van alle belangrijke actoren in de Tracéwetprocedure. Een trefwoordenlijst verwijst naar onderwerpen in zowel Deel I als in Deel II.

Deel II: aspecten

Deel II kent 16 hoofdstukken, welke alle een onderwerp behandelen dat bij de besluitvorming over een hoofdwegenproject van belang kan zijn. De variatie in onderwerpen is groot: van Projectmatig Werken tot Presentatie van de Trajectnota, van Probleemstelling tot Alternatieven, van Verkeer en Vervoer tot Milieu, van Verkenning tot Kostenraming, etc. etc. De hoofdstukken staan vol met praktijkervaring, met verwijzingen naar nieuwe ontwikkelingen, met verwijzingen naar andere handleidingen, maar ook met stukjes theorie.

Trefwoordenlijst

Achterin Deel II is een trefwoordenlijst opgenomen die verwijst naar onderwerpen in zowel Deel I als in Deel II.

Deel III: bijlagen

De bijlagen geven vervolgens nog verdere uitdieping in de vorm van letterlijke wetsteksten, checklisten en voorbeelden van inhoudsopgaven. Tenslotte is adressenlijst opgenomen met de adressen van organisaties welke advies kunnen geven, en een lijst met handleidingen en rapporten die ook geraadpleegd kunnen worden.

1 Tracéwetprocedure, m.e.r.-plicht en MIT

Tracéwet

De Tracéwet regelt het besluitvormingsproces over hoofdinfrastructuur.

Hoofdkenmerken van de in de Tracéwet beschreven besluitvorming zijn:

- het creëren van voorwaarden voor een breed maatschappelijk draagvlak voor de te nemen beslissing
- de ruimtelijke afweging is mede de basis van de te nemen beslissing
- indien de beslissing de vaststelling van een tracé inhoudt, werkt dat tracébesluit door in de procedure voor de projectuitvoering
- indien provincie of gemeente geen planologische medewerking aan een tracébesluit verleent, geeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), tegelijk met het tracébesluit, een aanwijzing en niet eerst tijdens de bestemmingsplanprocedure
- openbaarheid, inspraak en rechtsbescherming worden voor de besluitvorming op rijksniveau wettelijk geregeld en met dezelfde waarborgen omgeven als voorheen alleen bestonden in de bestemmingsplanprocedure.

De checklist aan het eind van dit hoofdstuk geeft aan voor welke activiteiten/projecten de Tracéwet geldt.

Milieu-effectrapportage

De centrale doelstelling van milieu-effectrapportage (m.e.r.) is het milieu-belang een volwaardige plaats geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De wettelijke regeling voor milieu-effectrapportage bestaat sinds 1987.

Concreet betekent het dat het voor bepaalde activiteiten verplicht is om een milieu-effectrapport (MER) op te stellen. Zo'n milieu-effectrapport is een openbaar document waarin zo objectief mogelijk is beschreven welke milieu-effecten zijn te verwachten wanneer een bepaalde activiteit wordt ondernomen. In een milieu-effectrapport moet ook worden aangegeven welke mogelijke alternatieven er zijn en wat de milieu-effecten daarvan zijn. Milieu-effectrapportage staat niet op zich, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over de betreffende activiteit. Milieu-effectrapportage is daarom steeds gekoppeld aan een overheidsbesluit en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen. Voor deze Handleiding is dat overheidsbesluit het Tracébesluit, en de betreffende procedure de Tracéwetprocedure.

Voor zover in deze Handleiding wordt gesproken over de Tracéwetprocedure wordt daarmee ook de m.e.r.-procedure bedoeld, en voor zover wordt gesproken over de Trajectnota, wordt er van uitgegaan dat het Milieu-effectrapport (MER) daarin is opgenomen.

De procedure voor milieu-effectrapportage is geregeld via de Wet milieubeheer. Het Besluit milieu-effectrapportage geeft aan welke activiteiten wel en niet m.e.r.-plichtig zijn. De checklist aan het eind van dit hoofdstuk geeft aan voor welke activiteiten/projecten de m.e.r.-plicht geldt.

Actoren

De Tracéwetprocedure kent vele verschillende actoren. Allereerst zijn dat de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag. De Initiatiefnemer is degene die een project wil uitvoeren. Het Bevoegd Gezag is degene die het uiteindelijke

besluit daarover neemt. Bij hoofdwegenprojecten vervult de minister van Verkeer en Waterstaat beide rollen. In de praktijk is de regionale directie van Rijkswaterstaat de Initiatiefnemer en de hoofddirectie van Rijkswaterstaat het Bevoegd Gezag.

Daarnaast kent de procedure enkele organen die een advies-functie hebben: de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.), de Wettelijk Adviseurs, het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

De Commissie m.e.r. is onafhankelijk en bestaat uit een presidium, circa 200 leden en 160 adviseurs (deskundigen) en een secretariaat. Per milieu-effectrapportage stelt de Commissie uit haar leden een werkgroep samen. Deze werkgroep adviseert aan het Bevoegd Gezag, eerst over de Richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport en later over de volledigheid, juistheid en kwaliteit van het milieu-effectrapport.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is één van de zeven door de minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde overlegorganen, waarin met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en instanties overleg wordt gevoerd over concrete beleidsvoornemens. Het OVI stelt een Rapport van Bevindingen op over de Trajectnota.

De Wettelijke Adviseurs zijn via de m.e.r.-regelgeving aangewezen. Het zijn de (regionale) Inspecteur Milieuhygiëne (van het Ministerie VROM) en de Directeuren Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (van het Ministerie LNV). Via de Tracéwet is daar het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur aan toegevoegd. Hun taak is het geven van adviezen over de Startnotitie en het milieu-effectrapport.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat is belast met een groot deel van de voorbereiding en uitvoering van de formele inspraak.

Adressen en contactpersonen van al deze actoren staan opgenomen in de Adressenlijst in dit deel van deze Handleiding.

MIT

Deze handleiding begint een stadium vroeger dan de Tracéwetprocedure zelf en gaat verder door dan het Tracébesluit en het eventuele beroep.

De indeling van het MIT kent een Verkenningfase die vooraf gaat aan de Tracéwetprocedure. De Verkenning is een nieuwe ontwikkeling. Er bestaat geen standaard-recept voor. Deze handleiding geeft een mogelijke aanpak weer.

Na de Verkenning volgt de Planstudiefase. De Planstudiefase kent een Trajectstudie en Voorbereidingsstudie. De Trajectstudie bevat de Tracéwetprocedure tot en met het Tracébesluit en een eventueel beroep daarop. De Voorbereidingsfase volgt daar op. Deze fase moet worden gezien als een voorbereiding voor de werkelijke realisatie, al behoort deze fase nog tot de Planstudiefase. De Voorbereidingsfase wordt in deze handleiding summier behandeld.

Na de Planstudiefase volgt de Realisatiefase en daarna weer de Beheersfase. Deze twee fasen vormen geen onderdeel van deze handleiding.

Toepassing Tracéwet en m.e.r.-plicht

1. Aanleg van een hoofdweg
2. Reconstructie, uitbreiding of verandering anderszins van een hoofdweg (of autosnelweg of autoweg) indien:
 - de verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt;
 - de ombouw van een weg tot autosnelweg.

NB 1: Een hoofdweg is een weg waarvoor een verbinding is aangegeven op de kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer.

NB 2: De tekst van de huidige Tracéwet geeft een verschil met het Besluit m.e.r.. Op basis van een AMvB spoort de reikwijdte van de Tracéwet echter volledig met het Besluit m.e.r.. In de toekomst zal de Tracéwet zodanig worden aangepast dat de omschrijvingen in de Tracéwet en het Besluit m.e.r. aan elkaar gelijk zijn.

NB 3: De volledige tekst van de Tracéwet, inclusief Amvb die de toepassing van de Tracéwet gelijk stelt aan het Besluit m.e.r., en de van toepassing zijnde onderdelen van het Besluit m.e.r. zijn weergegeven in Deel III van deze handleiding; in deze bijlagen zijn ook de van toepassing zijnde artikelen over spoorwegen en vaarwegen opgenomen.

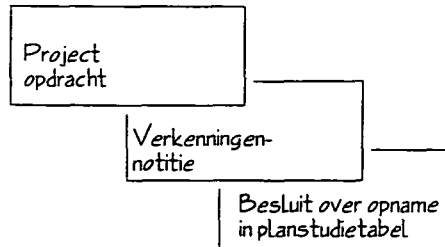
Hoofdstappenplan

De volgende pagina geeft schematisch weer hoe de Tracéwetprocedure in elkaar zit, ingebed tussen de Verkenningenfase en de Realisatiefase van het MIT. In de volgende hoofdstukken worden meer gedetailleerde stappenplannen weergegeven per fase, inclusief uitleg over te ondernemen activiteiten en op te stellen documenten.

Hoofdstappenplan

Verkenning

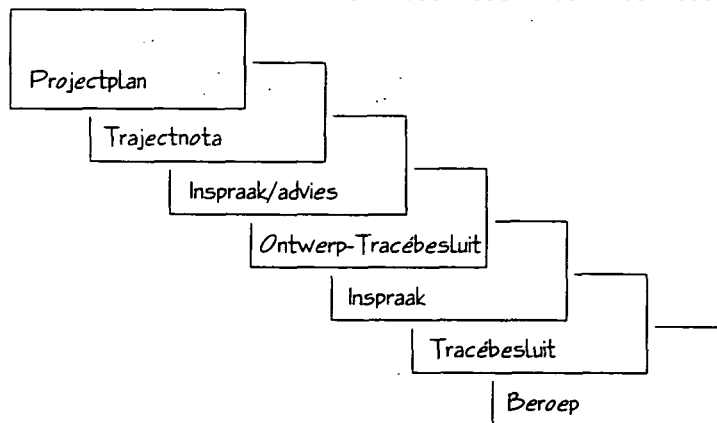
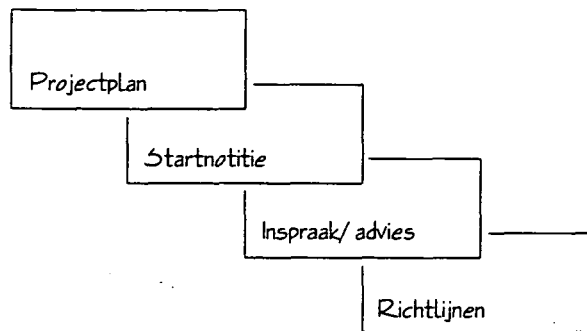
- Probleem/ project in verkenningentabel MIT



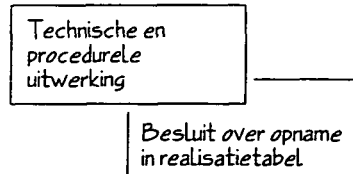
Planstudie

- Project in Planstudietabel MIT

Trajectstudie



Voorbereidingsstudie



Realisatie

- Project in realisatietabel MIT

2 Verkenning

De Verkenningfase start niet eerder dan dat het project of het probleem staat opgenomen in de verkenningentabel van het MIT. Deze handleiding start met het moment dat een project of probleem staat opgenomen in de verkenningentabel en dat opdracht wordt gegeven om een Verkenning te starten.

De Verkenning is nog nieuw. Voor het MIT is een opzet bedacht, en inmiddels wordt er op verschillende manieren uitvoering aan gegeven. In het onderstaande wordt eerst de achtergrond en de bedoeling van het MIT beschreven, en vervolgens een kleine schets van overige opvattingen.

Verkenning volgens MIT

Voordat een project of probleem staat opgenomen in de verkenningentabel van het MIT moet het project of probleem opgenomen zijn in het SVV. Het SVV beschrijft immers voor de nationale hoofdinfrastructuur limitatief en indicatief de omvang van te realiseren verbindingen (projecten). Uit deze op lange termijn op te lossen problemen wordt een selectie in de verkenningentabel van het MIT opgenomen als de Minister bepaalde verkeers- en vervoersproblematiek erkent en van mening is dat (op termijn) mogelijke oplossingen moeten worden verkend. (het is dan ook zuiverder om in dit stadium nog niet over projecten, maar over problemen te spreken.) Opname in de verkenningentabel van het MIT betekent daarom een erkenning van het probleem dat binnen een termijn van 10 jaar speelt en dat het waard is het probleem te bestuderen.

Het doel van een Verkenning volgens het MIT is het benoemen van concrete oplossingen c.q. projecten voor het probleem zoals dat in de verkenningentabel staat opgenomen. Op basis van de Verkenning kan de minister een besluit nemen tot voortzetting van het project in de Planstudiefase. Er dient van uit te worden gegaan dat project/probleemverkenningen binnen 5 jaar in de Planstudiefase terecht komen.

Uitgangspunt voor een Verkenning vormen de samenhangende verkeers- en vervoersproblematiek. Verschillende oplossingen met verschillende vervoerswaarde worden op effectiviteit verkend. Mogelijke oplossingen kunnen betrekking hebben op verschillende combinaties van vervoersmodaliteiten. De Verkenningfase vormt geen onderdeel van de Tracéwetprocedure. Deze volgt pas als aan het eind van de Verkenningfase een besluit is genomen over te gaan tot de Planstudiefase.

Overige opvattingen

Er bestaat veel discussie over de vraag of een opname in de verkenningentabel van het MIT dé erkenning van het probleem is en of een Verkenning tot concrete projecten moet leiden. Immers, in de Tracé/MER studie komen het probleem en concrete oplossingen nog uitgebreid aan de orde. De Verkenning heeft het gevaar in zich dat te veel op de zaken wordt vooruit gelopen. De Verkenning kent geen formele inspraak, de Tracéwetprocedure wel. Uitgebreide discussies in de Verkenning kunnen -genoodzaakt door de plicht tot inspraak- bij de Startnotitie opnieuw aan de orde zijn.

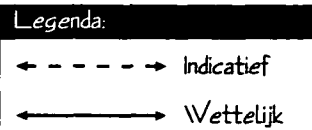
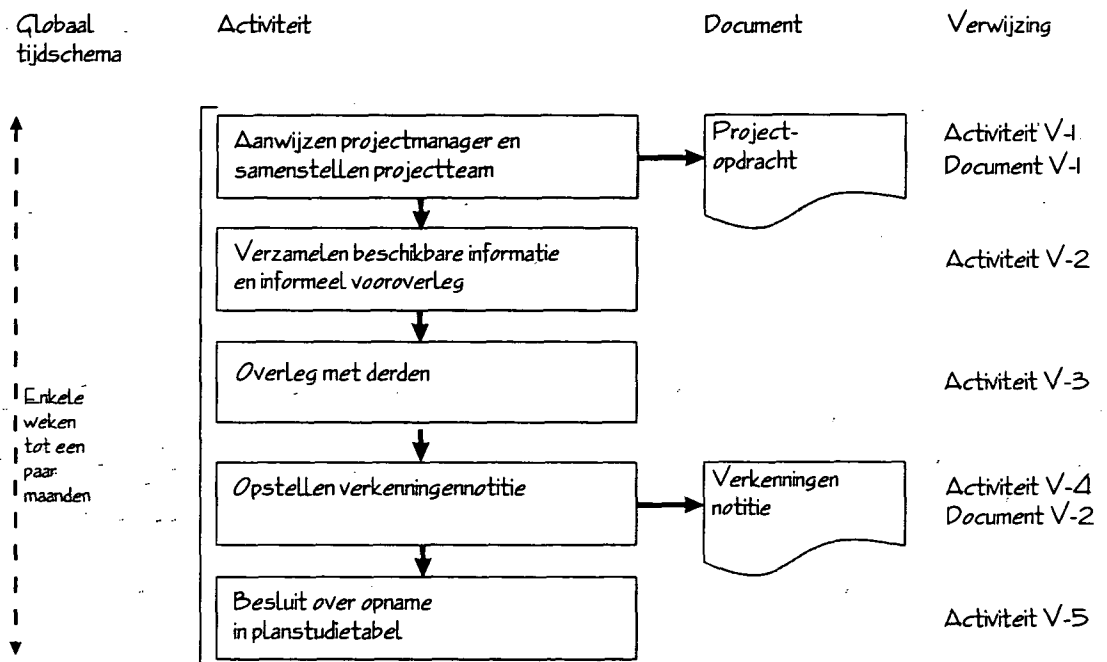
Een Verkenning zou zich om die reden ook kunnen beperken tot een kleine interne studie welke als resultaat heeft een besluit over het wel of niet opstarten van een Tracéwetprocedure, zonder harde uitspraken over het probleem en de alternatieven.

Werkwijze

In de komende paragraaf zijn de werkzaamheden opgenomen die voortkomen uit de verkenningentabel van het MIT. Benadrukt moet worden dat deze fase nieuw is, en er nog niet een uitgekristalliseerde werkwijze bestaat. Onder andere de door de Hoofddirectie uit te brengen Handleiding Verkenningen zal nieuwe richting kunnen geven aan hetgeen in deze paragraaf is opgenomen. Vooral is de beschreven werkwijze echter goed bruikbaar.

Stappenplan

Het onderstaande schema geeft een stappenplan weer dat in de Verkenningfase kan worden gevolgd. Het stappenplan geeft verwijzingen naar activiteiten en documenten welke in de erop volgende paragrafen worden uitgewerkt.

Stappenplan verkenning

2.1 Activiteiten Verkenningen

activiteit V-1

Aanwijzen projectleider en samenstellen projectteam

Op het moment dat het probleem/project opgenomen is in de verkennings tabel van het MIT zal opdracht gegeven moeten worden voor de start van het project, waarmee het project in de Verkenningfase terecht komt. De nieuwe indeling van het MIT geeft geen uitsluitel over wie wanneer een besluit neemt over het starten van de Verkenningfase.

Initiatief

De uitvoerder van de Verkenning is de regionale directie, welke later in de zin van de Tracéwetprocedure ook de Initiatiefnemer zal zijn. Voor het starten van een Verkenning zal daarom in ieder geval de HID van de regionale directie opdracht moeten geven. Vervolgens wijst het (hoofd)afdelingshoofd de projectleider aan. Deze projectleider stelt in overleg met zijn (hoofd)afdelingshoofd/HID het projectteam verder samen. De projectleider stelt direct na de start van zijn werkzaamheden de projectopdracht op (zie documentbeschrijving V-1) en bespreekt de projectopdracht vervolgens met de HID of (hoofd)afdelingshoofd en vraagt om goedkeuring.

Formatieplaatsen

Tijdens de Verkenning moet getracht worden het projectteam zo klein mogelijk te houden. Ideaal is:

- een projectleider voor 50% van zijn/haar tijd
- één medewerker deskundig op het gebied van verkeer en vervoer (0,5 formatieplaats)
- één medewerker deskundig op het gebied van milieu (0,5 formatieplaats)
- één planner (0,5 formatieplaats).

Samenstelling projectteam

Nog niet alle voor de trajectstudiefase noodzakelijke disciplines hoeven in deze fase permanent onderdeel uit te maken van het projectteam. Indien nodig moet de projectleider wel al kunnen beschikken over enige kennis op het gebied van procedurele- (m.e.r. en Tracéwet) en ontwerp-aspecten.

Activiteiten in deze fase, eventueel uitgezonderd het opstellen van verkeersprognoses, kunnen beter niet worden uitbesteed. Het is van cruciaal belang om de contacten in deze fase - die veelal beleidsmatig van aard zijn - zelf op te bouwen.

activiteit V-2

Verzamelen beschikbare informatie en informeel vooroverleg

De Verkenning moet een duidelijk beeld opleveren van de problematiek, de mogelijke oplossingen en (globaal) de gevolgen van deze oplossingen aangeven. De eerste fase van een verkenning kent twee belangrijke onderdelen: het verzamelen van informatie en het starten van overleg met andere overheden en belanghebbenden.

Informatie

De informatie-verzameling moet zich vooral richten op een Verkenning van het "probleem", nu en zoals het zich mogelijk in de toekomst zal ontwikkelen, met daarbij bijzondere aandacht voor huidige en toekomstige vervoerswaarden. Start ook met een eerste verkenning van de mogelijke oplossingsrichtingen en/of -alternatieven. Verzamel hiertoe alle beschikbare informatie zoals relevante beleidskaders, randvoorwaarden, etc., via rijksnota's, streekplannen etc.

Verder kan informatie worden ingewonnen bij:

- Specialistische diensten RWS (DWW, AVV, RIZA, etc.)
- Afdeling m.e.r. van VROM
- Instituten (NEI, TNO etc.)
- Externe deskundigen
- Diensten van Provincies, Gemeenten, etc.
- Openbaar vervoerbedrijven
- Staatsbosbeheer
- Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
- etc.

Informeel vooroverleg

Daarnaast wordt tijdens de eerste fase van een Verkenning informeel overleg gevoerd met de betrokken lagere overheden (provincie, gemeenten en waterschappen), belangengroepen (Kamer van Koophandel, milieufederaties, e.d.) en bewonersgroepen. Doel van dit vroegtijdig overleg is het inventariseren van wensen en eisen die leven ten aanzien van de problematiek, de mogelijke alternatieven en/of varianten bij de direct betrokkenen. Het houden van interviews is daarbij een geschikte methode. Eventueel kan ook een eerste bijeenkomst georganiseerd worden. Het doel van een dergelijke bijeenkomst is:

- kennismaken
- informeren (doel bijeenkomst, status, aard van de problematiek)
- wensen en ideeën van belanghebbenden inventariseren
- informeren over het vervolgtraject.

Gebruik deze eerste informatieronde om zoveel mogelijk "gevoel" te krijgen voor de problematiek, de probleemhebbers en de belangen die spelen. Dit geldt wederzijds: het is ook van groot belang dat de omgeving de mensen van Rijkswaterstaat leert kennen.

De informele status van de Verkenning maakt het gemakkelijker om in dit stadium al oriënterend te gaan praten met betrokkenen om hun specifieke wensen en belangen te inventariseren.

Overleg met groepen

Let erop dat als met groepen in contact wordt getreden deze groepen niet groter zijn dan circa 15 à 20 personen. Anders schiet je het doel om op informele wijze informatie uit te wisselen, al gauw voorbij. Meestal kan in een eerste informeel overleg met de betrokken overheden achterhaald worden welke bewonersgroeperingen benaderd kunnen worden.

Logboek

Het is aan te bevelen dat de projectleider zijn/haar ervaringen van begin af aan vastlegt in een eigen logboek.

Communicatieplan

Begin zo vroeg mogelijk na de start van het project na te denken over de wijze waarop je tijdens het vervolg van de studie om wilt gaan met betrokken overheden (provincies, gemeenten en waterschappen) en belangen- en bewonersgroepen. Ga ook na in hoeverre je deze betrokkenen wilt opnemen in de projectorganisatie. Het is aan te bevelen al tijdens de Verkenning een communicatieplan op te stellen (zie Deel II Hoofdstuk communicatie). Het is ook aan te bevelen alvast contact op te nemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

activiteit V-3**Overleg met derden**

Nadat de eerste informatie bij elkaar is gehaald en de eerste contacten zijn gelegd met andere overheden en belanghebbenden wordt overleg gevoerd over de resultaten. De Initiatiefnemer organiseert dit overleg.

Hierbij kan gekozen worden voor een benadering waarbij afzonderlijk met de relevante actoren (Bevoegd Gezag, provincies, gemeenten en waterschappen en belangen- en bewonersgroepen) wordt gesproken of voor een benadering waarbij alle actoren bijeen worden gebracht. In het laatste geval spreken we van een strategische werkconferentie.

Na de Verkenningfase zal ook overleg plaatsvinden met de diverse actoren uit de Tracéwetprocedure. Daarbij kan gedacht worden aan IRO, IMH, wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r.. De wijze waarop in deze fase overleg plaatsvindt met deze actoren zal per project verschillend zijn.

MIT

Bij veel partijen is opname in het MIT een signaal dat het project t.z.t. zal worden uitgevoerd. Maak duidelijk dat de verkenningentabel van het MIT slechts weergeeft dat de Verkenning bedoeld is voor een "go / no go" beslissing voor het starten van de Tracéwetprocedure. Dat betekent dat een project ook weer uit het MIT kan worden gehaald, of dat activiteiten op een ander gebied (benuttingsmaatregelen, vervoerregio's) mogelijk een betere oplossing kunnen vormen voor de problematiek.

Strategische werkconferentie

Alle actoren op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau en vertegenwoordigers van relevante belangengroepen (bewonersgroepen, bedrijfsleven, etc.) worden bij elkaar gebracht. In één dag worden zowel feiten als opvattingen in aparte sessies geïnventariseerd en vervolgens scherp uitgediscussieerd, onder begeleiding van een onafhankelijke (externe) adviseur. Voor meer informatie over het organiseren van een strategische werkconferentie wordt verwezen naar Deel III van deze handleiding.

Afzonderlijk overleg relevante actoren

Indien niet wordt gekozen voor een strategische werkconferentie is afzonderlijk overleg noodzakelijk.

In het overleg met Bevoegd Gezag worden de eerste resultaten van de Verkenning (informatie en contacten) -voor zover mogelijk in dit stadium-

getoetst aan het landelijk en provinciaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieubeleid. In het overleg met de betrokken overheden wordt bekeken of en hoe de specifieke wensen en belangen van deze partijen in de procedure aan de orde kunnen komen. De provincies, gemeenten en waterschappen kunnen tevens kenbaar maken of er elementen zijn aangegeven die onverenigbaar zijn met hun beleid. Ook het overleg met vertegenwoordigers van belangengroeperingen moet inzicht geven in wensen en belangen van deze partijen.

Infralab

Een strategische werkconferentie kent een alternatief in de vorm van de Infralab-methode, tegenwoordig ook Interactieve Planvorming (IP) genoemd. Bij deze methode wordt de omgeving van een project actief betrokken bij de formulering van het probleem en van oplossingsrichtingen. Mogelijk is deze methode voor deze fase van de studie echter te zwaar. Meer uitleg over IP staat verwoord in Deel III van deze handleiding

activiteit V-4

Opstellen van de Verkenningennotitie

De Verkenningennotitie kan worden samengesteld uit materiaal dat tot dat moment is verzameld. Met behulp van de resultaten van de eerste informatieverzameling en van het overleg met derden kunnen probleemstelling, oplossingsrichtingen en -alternatieven, effecten daarvan worden uitgewerkt. Een eerste onderscheid is waarschijnlijk ook te maken tussen alternatieven die wel en niet kansrijk zijn, gezien de inschatting van effectiviteit ten aanzien van de problematiek. Geef een goede verantwoording indien in de Verkenningennotitie wordt afgeweken van heersende opinies die uit het voortraject naar voren zijn gekomen.

Beschrijven van de probleemstelling

Tracht het probleem en het doel zo goed mogelijk te definiëren (bijv. mobiliteitsreductie of doorstroming (vracht)verkeer). Deze doelen kunnen namelijk tijdens de Planstudiefase een belangrijke richtlijn vormen voor het beoordelen van de relevantie van bepaalde keuzemogelijkheden.

Het genereren en selecteren van alternatieven

Onderzoek welke alternatieven (en varianten) waarschijnlijk een rol kunnen spelen. De te volgen lijn daarbij moet zijn van divergeren naar convergeren. Met nadruk moet hier gesteld worden dat een Verkenning het probleem in een grotere context moet plaatsen en dat oplossingen verder kunnen gaan dan "het aanleggen van ...". Andere vervoersmodaliteiten kunnen aan de orde komen, of maatregelen om de verkeersdruk te verminderen (parkeerbeleid) welke niet direct onder de verantwoordelijkheid van de Initiatiefnemer vallen. Mogelijk blijkt een pakket aan maatregelen het meest zinvol. Tijdens bijvoorbeeld de strategische werkconferentie kunnen alternatieven zijn geïnventariseerd door middel van een brainstormsessie en tegelijkertijd al beoordeeld op haalbaarheid. Mogelijk dat ter precisering daarvan tijdens het opstellen van de Verkenningennotitie nog enig onderzoek nodig is. Beperk dit echter zo veel mogelijk.

De keuze waarom bepaalde alternatieven wel of niet verder zullen worden onderzocht, moet goed worden beargumenteerd. Argumentatie kan ook wor-

den afgeleid uit ervaringen ten aanzien van het probleemoplossend vermogen van bepaalde alternatieven in eerdere studies. Als alternatieven te snel worden weggeschreven (bijvoorbeeld omdat onvoldoende rekening wordt gehouden met standpunten van belangengroepen) wordt het risico gelopen dat dit alternatief of deze variant later alsnog moet worden uitgewerkt. Zorg er verder voor dat niet voor elk alternatief uitvoeringsvarianten (met kleine wijzigingen ten opzichte van het beschreven alternatief) worden ontwikkeld. Tijdens de Planstudiefase kunnen varianten nog uitgebreid aan de orde komen.

Het analyseren van de effecten

Als de alternatieven globaal bekend zijn, kunnen vervolgens de effecten worden onderzocht. Meestal beperkt de effectenbeschrijving zich in de Verkenningfase tot de belangrijkste verkeerskundige gevolgen (bereikbaarheid) en de belangrijkste milieu-effecten. Eventueel kunnen ook effecten op ruimtelijke ordening en economie globaal beschreven worden. Een belangrijk doel van deze werkzaamheden is echter ook te bepalen wat de belangrijkste effecten zijn waarmee al richting kan worden gegeven aan de effectenstudie in de Planstudiefase. Dit moet ertoe leiden dat tijdens de studiefase in plaats van bijvoorbeeld 40 effecten nog maar 10 onderscheidende effecten worden meegenomen. Als in de Verkenning bijvoorbeeld goed wordt gemotiveerd dat bepaalde milieu-effecten irrelevant zijn, kan dit later tijdens de studiefase veel tijd besparen.

Tijd

De doorlooptijd van de Verkenning hangt af van de diepgang en de reikwijdte. Deze varieert over het algemeen van enkele weken tot enkele maanden. Bij een omvangrijke Verkenning moet wel kunnen worden aangetoond dat de doorlooptijd van de studiefase hierdoor aanzienlijk wordt verkort.

Afwijkingen uitleggen

Op basis van criteria zoals tijd en diepgang kan altijd worden overwogen om bepaalde activiteiten over te hevelen naar de Planstudiefase. Bij deze afweging hoort in ieder geval de verantwoording die aan het publiek moet worden afgelegd, een rol te spelen.

activiteit V-5

Besluit over Verkenningennotitie

Als de Verkenning is afgerond en concrete oplossingen c.q. projecten zijn benoemd, neemt de minister een besluit (eventueel in overleg met de collega van VROM) op basis van nut en noodzaak. Hierbij is discussie mogelijk over de toepassing van de term "nut en noodzaak": deze kan zowel betrekking hebben op het project zelf als op het starten van de Tracéwet-procedure.

Indien nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond dan verdwijnt het project (voorlopig) uit het MIT. Indien nut en noodzaak voldoende zijn aangetoond en de minister heeft besloten wanneer de Planstudiefase begint, dan wordt per project de verwachte startdatum van de Planstudie vermeld en het project als zodanig opgenomen in het volgende MIT.

2.2 Documenten Verkenning

document V-1

Projectopdracht

Voordat de projectleider daadwerkelijk start met de werkzaamheden ten aanzien van de voorstudiefase stelt hij eerst een plan van aanpak voor deze fase op. Dit wordt de 'projectopdracht' genoemd. De projectopdracht is mogelijk niet meer dan 2 A4-tjes, en is dan vooral bedoeld om vanaf het prille begin duidelijkheid te scheppen tussen projectleider en zijn opdrachtgever (HID of Hoofdafdelingshoofd) over de omvang van het project. Mogelijk krijgt de projectopdracht meer de vorm van een projectplan, indien de Verkenning vrij uitgebreid is, veel overlegmomenten kent met verschillende partners en mogelijk onderdelen worden uitbesteed. Indien dit laatste het geval is kan gebruik worden gemaakt van aanwijzingen voor het opstellen van een projectplan, zoals opgenomen bij de start van de Tracéwetprocedure.

Inhoud projectopdracht

In de projectopdracht wordt kort omschreven:

- een globale omschrijving van het probleem en van het te bereiken resultaat
- de voorlopige randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Verkenning
- de eerste ideeën voor oplossing van de problematiek
- een weergave van de wijze waarop derden (overheden en andere belanghebbenden) bij de Verkenning worden betrokken
- een voorlopige inschatting van de doorlooptijd van de Verkenning
- een inschatting van de benodigde menskracht (projectteam voor de Verkenning)
- een afbakening van taken en bevoegdheden van de betrokkenen in de Verkenning.

document V-2

Verkenning(en)notitie

De Verkenning(en)notitie vormt een vast onderdeel van de nieuwe MIT-systematiek. Op basis van de Verkenning(en)notitie neemt de minister een besluit over de voortzetting van het project in de Planstudiefase.

De Verkenning(en)notitie heeft geen formele status in de zin van de Tracéwet. De Verkenning(en)notitie kan wel als achtergronddocument dienen bij de Startnotitie in de Planstudiefase, eventueel als bijlage daaraan toegevoegd. De notitie levert dan bijvoorbeeld materiaal aan voor een principeafkadering van het aantal en soort alternatieven dat in de latere trajectstudie wordt meegenomen. De aard en omvang van het document kan per project zeer sterk verschillen.

Inhoud Verkenning(en)notitie

De notitie kan de volgende onderdelen bevatten:

- een globale aanduiding van de aard en omvang van het probleem/project
- een Verkenning van de mogelijke oplossingsrichtingen en -alternatieven
- een Verkenning van de effectiviteit van deze oplossingsrichtingen en -alternatieven

- een globale aanduiding van te verwachten effecten voor milieu, ruimtelijke ordening en economie van deze oplossingsrichtingen- en alternatieven
- eventueel een weergave van reacties van derden op het project
- eventueel een selectie van meest kansrijke alternatieven

Ten behoeve van het MIT is het raadzaam ook volgende gegevens op te nemen:

- een raming van de kosten van de studie ten behoeve van een eventuele Tracéwetprocedure
- een tijdplanning van een eventuele Tracéwetprocedure
- een (globale) minimum en maximum raming van de kosten bij realisatie

Overleg

Een concept van het document kan dienen als basis voor informeel overleg met overheden en belangengroepen. Mogelijk krijgt dat overleg de vorm van een strategische werkconferentie. Het concept bevat dan ook de resultaten van interviews, voorafgaand aan de conferentie met betrokken actoren zijn gehouden.

3 Trajectstudie

De Trajectstudie is de belangrijkste fase voor de besluitvorming en het hoofdonderwerp van deze handleiding. Met de start van de Trajectstudie start ook de Tracéwetprocedure. In het MIT is de Trajectstudie het eerste deel van de Planstudie.

De Trajectstudie start met belangrijke onderdelen als de Startnotitie en de Richtlijnen. Met de Startnotitie geeft de Initiatiefnemer (de regionale directie) aan Bevoegd Gezag (de hoofddirectie) aan welke procedure wordt gestart, wat het probleem is, het doel, de alternatieven en hoe het project wordt aangepakt. Met behulp van de resultaten van de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. over de Startnotitie stelt het Bevoegd Gezag de Richtlijnen op die aangeven waar de Trajectnota/MER aan zal moeten voldoen. Vervolgens stelt de Initiatiefnemer de Trajectnota op. Nadat het Bevoegd Gezag de Trajectnota heeft goedgekeurd kan deze worden gepubliceerd. Alle belanghebbenden kunnen gebruik maken van hun recht op inspraak, de Commissie m.e.r. beoordeelt de kwaliteit van het MER-gedeelte van de Trajectnota, de Wettelijk Adviseurs kunnen een advies geven, het OVI levert een Rapport van Bevindingen en de provincies, gemeenten en waterschappen geven in een advies weer hoe zij over de verschillende alternatieven denken.

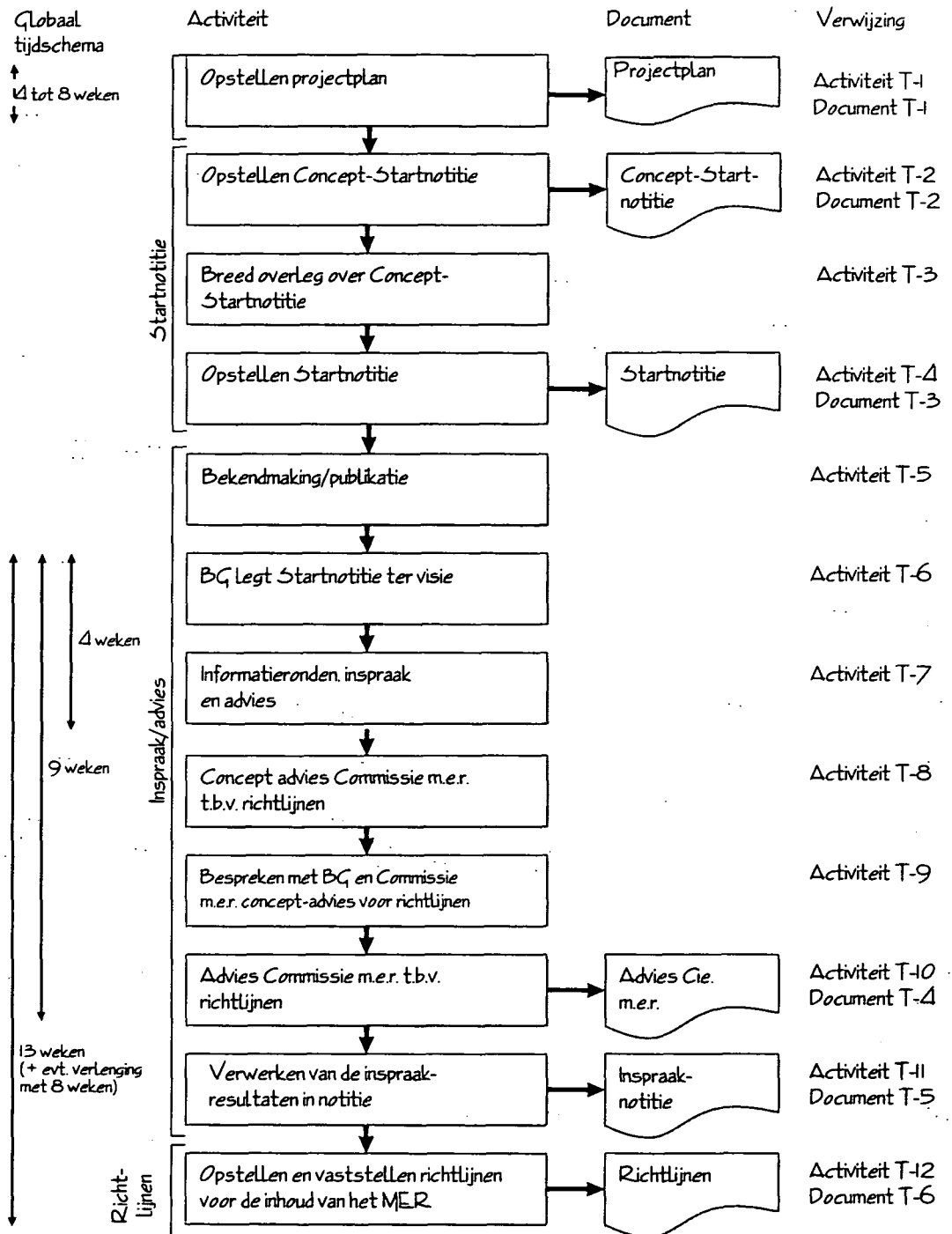
Op basis hiervan neemt de minister (in overleg met de collega van VROM) een Standpunt in over het te kiezen alternatief en stelt het Ontwerp-Tracébesluit op. De Initiatiefnemer moet daartoe het voorkeursalternatief verder uitwerken.

Belanghebbenden kunnen opnieuw gebruik maken van hun recht op inspraak en de lagere overheden spreken zich uit over de planologische aanvaardbaarheid van het ontwerp-tracébesluit. Vervolgens wordt het Tracébesluit vastgesteld en is alleen nog beroep bij de Raad van State mogelijk.

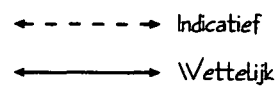
Stappenplan

Op de volgende pagina's zijn de uit te voeren stappen voor de Trajectstudie schematisch weergegeven. De erop volgende paragrafen geven een uitwerking van de bij deze stappen behorende activiteiten en documenten.

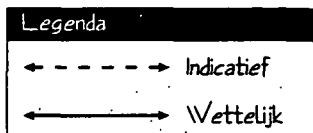
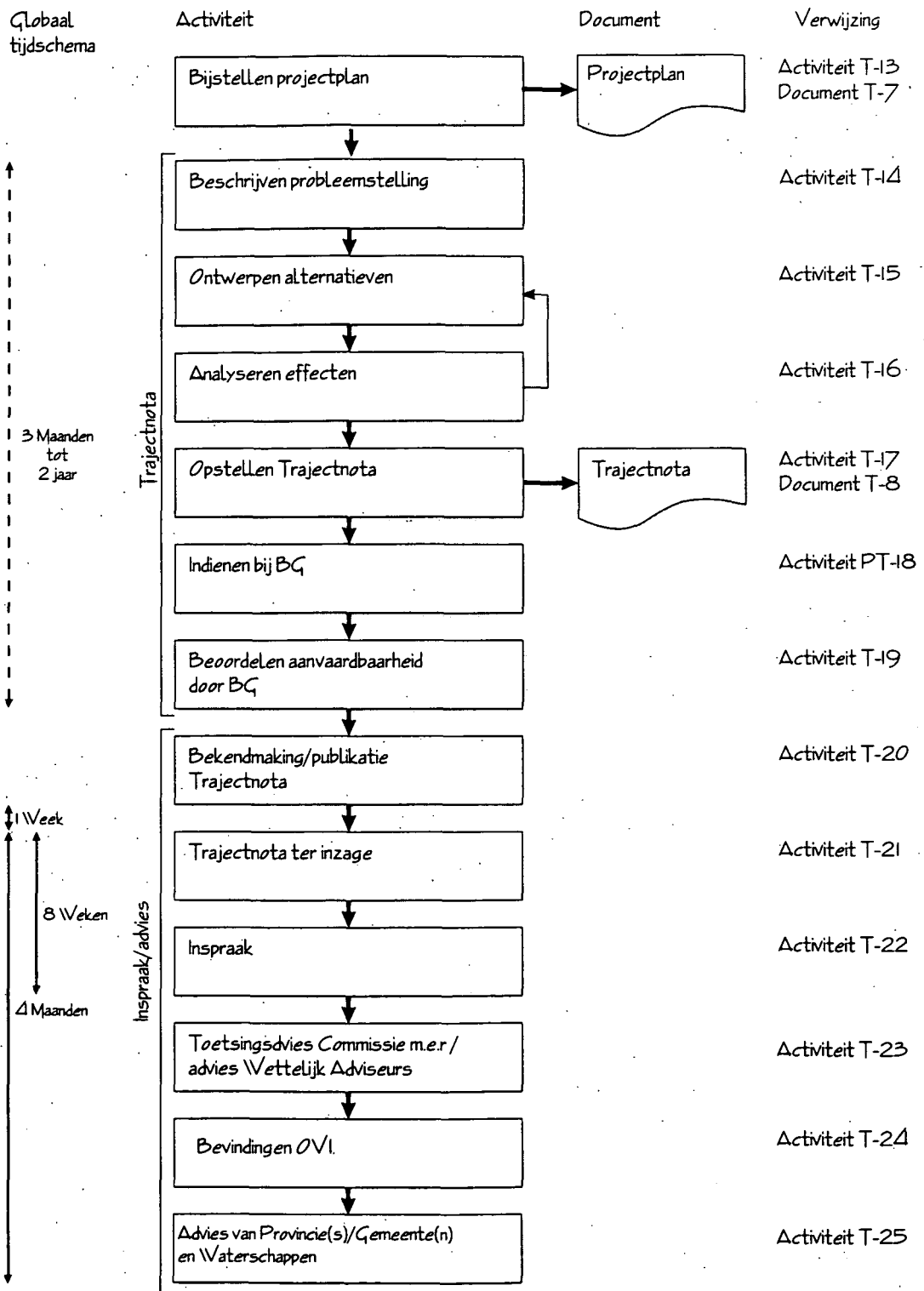
Stappenplan trajectstudie (blad 1)



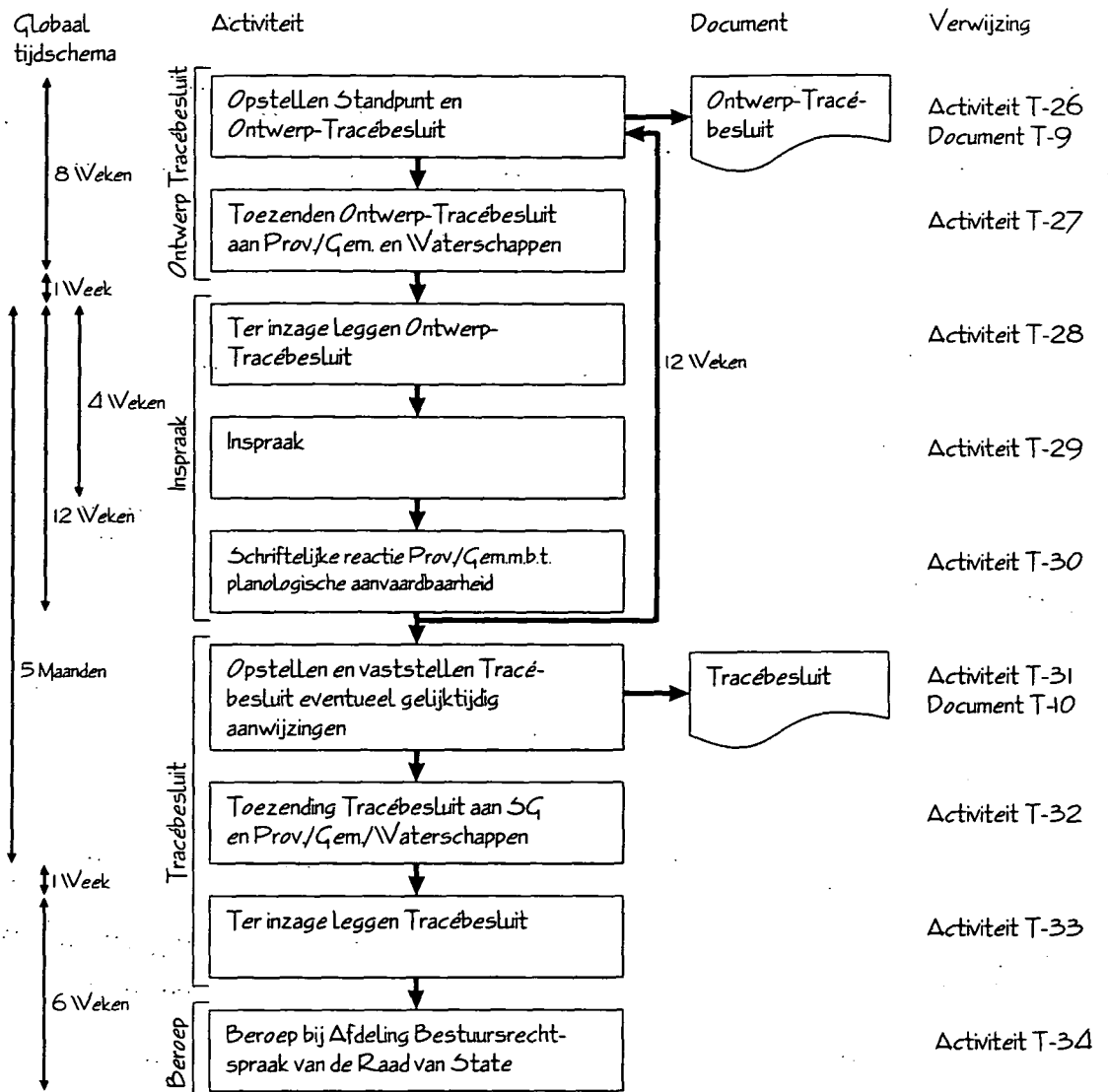
Legenda:



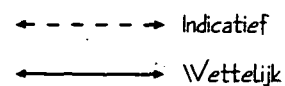
Stappenplan trajectstudie (blad 2)



Stappenplan trajectstudie (blad 3)



Legenda:



3.1 Activiteiten Trajectstudie

activiteit T-1

Opstellen van het Projectplan

Stel na het besluit over de Verkenningennotitie het Projectplan op voor het vervolg van de studie. De inhoud van het Projectplan staat beschreven in documentbeschrijving document V-3.

De volgende elementen zijn in ieder geval van belang bij het opstellen van het Projectplan:

- samenstelling projectteam: capaciteit en deskundigheid in eigen huis ten aanzien van verkeerskundige aspecten (verkeersveiligheid, openbaar vervoer en verkeersprognoses), wegontwerp en milieu-aspecten (natuur en landschap, bodem en water, geluidhinder, luchtkwaliteit, procedurele aspecten)
- onderzoek of voor de aanvulling van eigen deskundigheid een beroep op een aantal overheidsinstanties kan worden gedaan (RWS-Hoofddirectie, de Bouwdienst van RWS, Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Meetkundige Dienst, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Verkeerswegen van de Landinrichtingsdienst, Informatie en Kennis Centrum van het NBLF van het ministerie van LNV, het RIVM en de betreffende provincie(s))
- onderzoek of (gedeeltelijke of integrale) uitbesteding aan een extern adviesbureau gewenst is
- begin zo vroeg mogelijk met het opstellen van een communicatieplan, dat is gericht op de eigen organisatie, het Bevoegd Gezag, de bestuurlijke betrokkenen (provincies, gemeenten, waterschappen), en op burgers en belangengroepen.

Bespreek het Projectplan met de HID of het (hoofd)afdelingshoofd en vraag om goedkeuring.

Uitbesteding

Indien uitbesteding van werkzaamheden aan externe adviesbureaus noodzakelijk is, moet de Initiatiefnemer daarover in een vroeg stadium een beslissing nemen. Houd rekening met:

- *lange aanbestedingsprocedure (2 tot 3 maanden is niet ongewoon)*
- *(met name bij gedeeltelijke uitbesteding) nog steeds veel aanspraak op eigen capaciteit en deskundigheid, in het bijzonder voor de voortgang en kwaliteitsborging van het uitbestede werk*
- *de keuze (en daarmee de consequenties) voor één breed bureau of meer kleinere bureaus, gezien in relatie tot een evenwichtig product*
- *niet alleen het werk ten behoeve van de inhoud van het project kan worden uitbesteed, maar ook het onderdeel communicatie*

activiteit T-2

Opstellen Concept-Startnotitie

De Startnotitie is het begin van de officiële m.e.r.-procedure, in dit geval gecombineerd met de Tracéwetprocedure. Het opstellen van de Startnotitie en dus ook het concept ervan, is de verantwoordelijkheid van de Initiatiefnemer.

"Bezint eer ge begint", geldt vooral voor deze fase. Veel aandacht en goed overleg met derden levert in de latere fasen van het project veel winst op.

Inhoud

De belangrijkste onderdelen van de concept-Startnotitie zijn: de probleemstelling, de belangrijkste omgevingskenmerken en de voorgestelde oplossingen (alternatieven). Op basis hiervan is goed overleg met derden mogelijk. De Dienst Weg- en Waterbouwkunde brengt eind 1996 een rapport "Aanbevelingen startnotitie" uit. Maak daar al in deze fase gebruik van. De Hoofdstukken 3, 4 en 5 van Deel II van deze handleiding kunnen ook behulpzaam zijn bij het opstellen van de Startnotitie.

Relatie met Verkenning

Indien een Verkenning is uitgevoerd kan mogelijk de Verkenningnotitie worden beschouwd als concept-Startnotitie. Zorg er dan wel voor dat de inhoud voldoet aan de wettelijke eisen die voor een Startnotitie bestaan (zie document T-3). Ook is het mogelijk de Verkenningnotitie en het besluit daarover als bijlage toe te voegen aan de concept-startnotitie, danwel een verkorte weergave ervan.

Een goed begin ...

De Startnotitie is bepalend voor de rest van de studie. Met name het zorgvuldig opstellen van de Startnotitie is wezenlijk voor een goed verder verloop van de studie. De instelling "breng die Startnotitie zo snel mogelijk uit, dan zijn we alvast op weg", heeft al meerdere malen in minder gelukkige gevolgen tijdens latere fasen geresulteerd.

activiteit T-3**Breed overleg over Concept-Startnotitie**

Overleg over de concept-Startnotitie heeft als doel het verkrijgen van inzicht in meningen en wensen bij derden over het project, en het verwerven van draagvlak voor het project. Breed overleg over de concept-Startnotitie kan als gevolg hebben dat het concept op wezenlijke onderdelen wordt aangepast.

Het is van belang dat de Startnotitie voor deze partijen herkenbaar is, met andere woorden hun wensen dienen in de Startnotitie zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt te worden. Vroegtijdige anticipatie op verlangens, zorgen en wensen van deze partijen maakt het mogelijk om zodoende hier aandacht aan te besteden in de Trajectnota.

Relatie met Verkenning

Indien een Verkenning is uitgevoerd is mogelijk al eerder breed overleg gevoerd en is een nieuw overleg misschien overbodig. Veel zal afhangen van de plaatselijke omstandigheden.

Organisatie

Het overleg wordt georganiseerd door de Initiatiefnemer. Er wordt overleg gevoerd met de betrokken overheden: provincie(s), gemeente(n) en waterschappen (PGW) en eventueel met belangenverenigingen, buurtcomités, milieugroepen, etc. Het is mogelijk op dit moment een Tracé-adviescommissie in te stellen, welke in het vervolg van het project diverse malen bijeen zal komen. In Hoofdstuk 7 van Deel II van deze handleiding wordt meer uitleg gegeven over de Tracé-adviescommissie.

activiteit T-4

Opstellen Startnotitie

Het opstellen van de Startnotitie is de verantwoordelijkheid van de Initiatiefnemer (meestal de Regionale Directie van Rijkswaterstaat). Het is aan te raden in deze fase de partijen te raadplegen welke in de Trajectstudiefase ook een bijdrage aan het opstellen van de Trajectstudie zullen leveren.

Doel van de Startnotitie

De Startnotitie is een begrip dat voor komt in de m.e.r.-procedure. De Startnotitie geeft aan voor welke voorgenomen activiteit de m.e.r.-procedure doorlopen wordt. Dit vormt hiermee de basis om in de volgende fases van de m.e.r.-procedure te kunnen inventariseren welke milieugevolgen en alternatieven in het milieu-effectrapport beschreven dienen te worden. Daarmee heeft de Startnotitie drie functies: de officiële start van de m.e.r.-procedure (gecombineerd met de Tracéwetprocedure), informatiebron en sturende werking.

Start procedure

De Startnotitie is een belangrijke bron van informatie voor de inspraak. De Startnotitie stelt de insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r) in staat om doelgerichte vragen te stellen, opmerkingen te maken en te adviseren over de inhoud van de Trajectnota (inclusief het Milieu-Effectrapport (MER)) in de Richtlijnen.

Informatie en sturing

De Startnotitie geeft de lezer inzicht in:

- afbakening van probleem- en doelstelling
- de voorgenomen activiteit
- welke oplossingen (alternatieven en varianten) in de Trajectnota worden onderzocht (en welke niet)
- de wel en niet te onderzoeken (milieu-)effecten
- de te volgen procedure (Tracéwet/m.e.r)

Alternatieven

- *Ga bij het opstellen van de Startnotitie na welke ruimte (marges/bandbreedte) er is voor het ontwikkelen van alternatieven. (Verwijs zo mogelijk naar de resultaten van de 'Verkenning').*
- *Maak zo vroeg mogelijk een globale beoordeling van de alternatieven op technische uitvoerbaarheid, verkeerskundige effecten, milieu-effecten, ruimtelijke consequenties, kosten en politieke en maatschappelijke realiteitswaarde.*

Valkuilen

Gedurende het gehele proces worden er keuzes gemaakt en zijn er beslismomenten. De Startnotitie is daarbij essentieel. Indien hier niet goed mee om wordt gegaan, kunnen er in het vervoltraject aanzienlijke vertragingen optreden.

Enkele van de meest voorkomende "missers" zijn:

- *Het kiezen van een slecht onderbouwde probleemstelling. Indien een probleemstelling is gebaseerd op onbetrouwbare gegevens m.b.t. de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en vervolgens*

in de studie blijkt dat er geen duidelijke noodzaak bestaat om hiervoor een infrastructurele activiteit te realiseren, wordt de hele studie zinloos.

- *Een te uitgebreide probleemstelling. In de praktijk is het nogal eens voorgekomen dat ten onrechte enkele leefbaarheidsaspecten zijn meegenomen in de probleemstelling. Bij het ontwikkelen van de alternatieven (welke toch vaak zijn gebaseerd op bereikbaarheidsaspecten) blijkt maar al te vaak dat deze nauwelijks een oplossing vormen (of slechts heel beperkt) voor de leefbaarheidsproblematiek. De vraag wordt dan vaak (terecht) achteraf gesteld: "Is het nodig om voor het verminderen van het geluidsniveau voor enkele omwonenden met x dB(A) een infrastructureel werk te realiseren van y miljoen gulden? Wellicht zijn daarvoor veel goedkoper en effectiever maatregelen denkbaar.". Bij het formuleren van de probleemstelling dient leefbaarheid wel in het oog gehouden te worden.*
- *Het op voorhand uitsluiten van reële alternatieven. Dit kan soms verklaard worden door een te krap geformuleerde probleemstelling.*
- *Geen of gebrekkige communicatie met betrokken insprekers waardoor een wantrouwen wordt gecreëerd en er in de vervolprocedure onnodige beroepsprocedures worden aangespannen.*
- *Het meenemen in de studie van alternatieven of varianten zonder dat deze bestuurlijk (buiten de competentie van de wegbeheerder of niet wenselijk bij PGW) of technisch gerealiseerd kunnen worden.*

activiteit T-5

Bekendmaking/publikatie Startnotitie

De publikatie is de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. In de praktijk gebeurt dit echter meestal door de Initiatiefnemer.

Het publiceren van de Startnotitie gebeurt op de volgende wijze:

- de Initiatiefnemer stuurt de definitieve Startnotitie aan:
 - Bevoegd Gezag (15 exemplaren)
 - Commissie m.e.r. (10 exemplaren)
- de Initiatiefnemer stuurt de betrokken provincie, gemeente(n) en waterschap(pen) een exemplaar van de Startnotitie
- de Initiatiefnemer (Regionale Directie) plaatst een advertentie in de staatscourant, regionale/lokale dag- en weekbladen (wettelijk vereiste), namens het Bevoegd Gezag
- de Initiatiefnemer controleert of de advertentie in de Staatscourant en andere bladen daadwerkelijk is verschenen; ontbreekt de advertentie, dan staat de procedure stil totdat aan deze eis is voldaan!
- het Bevoegd Gezag verzoekt formeel de Commissie m.e.r. om advies voor Richtlijnen
- het Bevoegd Gezag verzoekt de Wettelijke Adviseurs om advies.

activiteit T-6

Bevoegd Gezag legt Startnotitie ter visie

Het Bevoegd Gezag accordeert de Startnotitie voor wat betreft:

- de gestelde probleem- en doelstelling
- de te onderzoeken (milieu-)aspecten
- het te nemen besluit in relatie tot de in beschouwing te nemen

- alternatieven en varianten
 - de relatie met het rijksbeleid (SVV2, VINEX, NMP+, etc.).
- Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer overleggen over de data van de ter-inzage-legging. Bevoegd Gezag legt de Startnotitie ter visie.

activiteit T-7**Informatieronden en inspraak**

Veelal organiseert de Initiatiefnemer na publikatie van de Startnotitie voorlichtingsavonden. Een schriftelijke inspraak is een wettelijke verplichting. De Commissie m.e.r. komt langs voor een lokatiebezoek.

Voorlichtingsavonden

Het doel van voorlichtingsavonden is het geven van toelichting op de Startnotitie en het beantwoorden van vragen opdat de insprekers op een goede wijze hun schriftelijke reactie kunnen opstellen.

Geef daarom op alle vragen en opmerkingen een zo goed mogelijk antwoord. Het is handig om in de zaal formulieren klaar te leggen zodat mensen direct hun schriftelijke reactie kunnen opschrijven.

Als van een voorlichtingsavond ook een verslag wordt gemaakt zal Bevoegd Gezag bij het opstellen van de Richtlijnen daar formeel rekening mee moeten houden.

De Initiatiefnemer verzorgt de voorbereiding en uitvoering van de voorlichtingsavonden. Nodig ook Bevoegd Gezag en de Commissie m.e.r. uit voor voorlichtingsavonden.

Lokatiebezoek Commissie m.e.r.

Gedurende de inspraak- en adviesperiode houdt de Commissie m.e.r. een lokatiebezoek. De Initiatiefnemer bereid dit bezoek voor. De Commissie m.e.r. is op dat moment al op de hoogte van de inhoud van de Startnotitie. Eventuele onduidelijkheden kunnen dan nog worden opgehelderd. Het lokatiebezoek is vooral van belang om de Commissie in het veld de belangrijkste elementen te laten zien, opdat de Commissie een gericht advies voor de Richtlijnen kan geven. (zie activiteit T-8).

Schriftelijke reacties

Ten aanzien van de formele inspraak is van belang:

- belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld binnen 4 weken na publikatie te reageren
- de door Bevoegd Gezag aangeschreven Wettelijke Adviseurs leveren binnen 4 weken hun advies
- de provincie, gemeenten en waterschappen leveren binnen 4 weken commentaar.

Informatie of inspraak

Maak de aanwezigen tijdens een voorlichtingsbijeenkomst duidelijk wat het doel van de avond is: het geven van toelichting op de Startnotitie en het beantwoorden van vragen opdat de insprekers op een goede wijze hun schriftelijke reactie kunnen opstellen. Inspraak moet schriftelijk gebeuren.

Doel: Richtlijnen

Maak de belanghebbenden duidelijk dat het in deze fase niet gaat om het uiten van kritiek op het voornemen, maar om het vragen van specifieke aandachtspunten die in de Richtlijnen voor de Trajectnota kunnen worden opgenomen. Deze zaken kunnen dan in de Trajectnota worden behandeld.

Procedure

Geef tijdens bijeenkomsten duidelijk aan wat het vervolg is van de procedure.

Markt of forum

Informatiebijeenkomsten kunnen verschillende vormen hebben. Standaard is het "forum". In deze vorm geeft de Initiatiefnemer vanachter de tafel met behulp van sheets, dia's, etc. toelichting op het project en geeft antwoorden op vragen uit de zaal. Een voordeel ervan is dat alle aanwezigen kennis kunnen nemen van de opmerkingen van anderen. Een "markt" is een vorm die steeds vaker wordt toegepast. De zaal kent dan geen tafel waarachter de deskundigen plaatsnemen, maar een reeks panelen of stands, met steeds verschillende onderdelen van het project, waarbij een vertegenwoordiger van de Initiatiefnemer toelichting geeft. De bezoekers zoeken dan zelf de panelen op die hun belangstelling hebben. Het grote voordeel van deze vorm is dat niet een hele zaal belast wordt met een reeks detailvragen. Voor veel mensen is de drempel tot het stellen van vragen ook veel lager bij een marktachtige opzet. Een combinatie van beide vormen is uiteraard ook mogelijk.

activiteit T-8**Concept-advies Commissie m.e.r. ten behoeve van Richtlijnen**

De Commissie m.e.r. levert na een periode van 5 tot 8 weken, gerekend vanaf de start van de ter-visie-legging van de Startnotitie, een concept-advies voor de Richtlijnen. De Richtlijnen zelf worden uiteindelijk opgesteld door het Bevoegd Gezag. De Richtlijnen zijn bedoeld om specifieke richting te geven aan het op te stellen milieu-effectrapport. De Richtlijnen geven daarbij aan welke milieu-informatie nodig is om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen betrekken.

Het kan voorkomen dat de Commissie m.e.r. sommige inhoudelijke wensen of opmerkingen niet in haar advies kwijt kan. Vaak worden deze dan in overleg met het Bevoegd Gezag in de aanbiedingsbrief van het (concept-) advies, de zogenaamde 'voorzittersbrief', opgenomen.

activiteit T-9**Bespreken met Bevoegd Gezag en Commissie m.e.r. concept-advies voor Richtlijnen**

Commissie m.e.r. stelt de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag in de gelegenheid informeel te overleggen over het concept-advies. In deze bijeenkomst worden de eventuele onduidelijkheden in het concept-advies besproken. De uiteindelijke Richtlijnen worden door Bevoegd Gezag opgesteld met behulp van het advies van de Commissie m.e.r., maar dit overleg is de mogelijkheid voor de Initiatiefnemer invloed uit te oefenen op de Richtlijnen.

Status Commissie m.e.r.

Bij veel Initiatiefnemers heerst een beeld van de Commissie alsof de Commissie hét orgaan is dat over het wel en wee van het project beslist. Dit is niet juist. De Commissie geeft slechts advies aan het Bevoegd Gezag, vanuit haar eigen deskundigheid. De Initiatiefnemer heeft echter de meeste kennis over het project zelf en de plaatselijke omstandigheden. Gebruik tijdens het in-formeel overleg die kennis zodat de Commissie een op het project toegesneden advies kan geven.

activiteit T-10**Advies Commissie m.e.r. voor Richtlijnen**

Negen weken na publikatie van de Startnotitie brengt de Commissie m.e.r. het advies voor Richtlijnen uit. De Commissie heeft het concept voor het advies al dan niet veranderd naar aanleiding van het informeel overleg daarover met de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag.

activiteit T-11**Verwerken van de inspraakresultaten in notitie**

De Inspraaknotitie is een systematische verzameling van de inspraakreacties, inclusief de ontvangen adviezen van de Wettelijke Adviseurs en een reactie of en hoe er in de studie mee rekening wordt gehouden. De Initiatiefnemer zorgt, in overleg met het Bevoegd Gezag (is verantwoordelijk), voor de reactie op de schriftelijke inspraakreacties en legt deze vast in een Inspraaknotitie. De Inspraaknotitie wordt een bijlage van de Richtlijnen.

Wettelijk Adviseurs

De praktijk leert dat de Wettelijk Adviseurs geen of nauwelijks reactie geven op de Startnotitie. Dat is jammer, met name omdat hun ministeries dan vanaf het begin op de hoogte zijn en in-vloed kunnen uitoefenen. In later stadium - het ontwerp-Tracébesluit - worden de beide ministeries immers betrokken bij het proces en het zou jammer zijn als op dat moment discussies gevoerd moeten worden die beter bij de Startnotitie gevoerd hadden kunnen worden. Een telefoontje naar de Wettelijk Adviseurs kan misschien veel winst opleveren.

activiteit T-12**Opstellen en vaststellen Richtlijnen voor de inhoud van het MER**

Het Bevoegd Gezag stelt eerst concept-Richtlijnen op aan de hand van o.a. het advies van de Commissie m.e.r. en de resultaten van de inspraak. De concept-Richtlijnen worden (schriftelijk) met de Initiatiefnemer en met VROM (mede-Bevoegd Gezag) doorgenomen.

Het Bevoegd Gezag brengt na een periode van 12 weken na publikatie van de Startnotitie, zonedig na extra informeel overleg met de Initiatiefnemer en met VROM, de definitieve Richtlijnen uit voor het opstellen van het MER-deel van de Trajectnota.

De volgende instanties worden geïnformeerd over de vastgestelde Richtlijnen:

- de HID van de Regionale Directie Rijkswaterstaat
- de gemeenten
- de provincie

- de insprekers
- de Commissie m.e.r.
- de Wettelijke Adviseurs.

activiteit T-13**Bijstellen Projectplan**

De initiatiefnemer past het Projectplan aan aan de nieuwe inzichten die zijn ontstaan door de Richtlijnen (zie document T-6).

Bespreek het Projectplan met de HID of het hoofdafdelingshoofd en vraag om goedkeuring. Na deze goedkeuring kan de Trajectstudiefase van de Planstudie starten.

Uitbesteding

Let op hoe eventuele aanpassingen in het Projectplan doorwerken in een opdracht aan een externe partij indien de studie is uitbesteed.

activiteit T-14**Beschrijven van de probleemstelling en analyseren van de omgeving**

De Verkenningnotitie en de Startnotitie bevatten al een (globale) probleemstelling en omgevingsanalyse. De Richtlijnen kunnen aanleiding zijn tot aanpassing daarvan. Daarnaast dient in de Trajectnota een verdere onderbouwing te worden gegeven.

Probleemstelling

Voor de probleemstelling is enig onderzoek naar de volgende elementen nodig:

- de huidige bereikbaarheidssituatie: verkeerskundige afwikkeling, verkeerskwaliteit, congestie, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en openbaar vervoer en de regionaal economische ontwikkeling
- toekomstige bereikbaarheidssituatie in het jaar 2010 (of 10 à 15 jaar na de projectbeslissing)
- gewenste situatie op basis van het vigerende rijksoverheidsbeleid ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid

Zie ook Hoofdstuk 5 van Deel II van deze handleiding.

Omgevingsanalyse

Voor het uitvoeren van een omgevingsanalyse moeten allereerst de te onderzoeken aspecten worden vastgesteld (een algemeen overzicht staat waarschijnlijk al opgenomen in de Verkenningnotitie en de Startnotitie). De omgevingsanalyse is gericht op het geven van een globaal inzicht van de huidige milieu-situatie en potenties van het studiegebied: systematisch opgezet en samengevat overzicht en detailinformatie in de vorm van kaarten en figuren. Daarnaast biedt de omgevingsanalyse een referentiekader voor de te verwachten milieu-effecten bij de te beoordelen alternatieven. Voor de beschrijving van de verschillende omgevingsaspecten en gewenst detailniveau wordt verwezen naar Hoofdstuk 11 en 12 van Deel II van deze handleiding.

Basisjaar

Baseer de beschrijving van de huidige situatie op een moment zo dicht mogelijk bij het opstellen van de Trajectnota, waarvan harde gegevens beschikbaar zijn. In de praktijk kan dit enkele jaren achterlopen op de huidige situatie. Soms is het wenselijk om daarnaast ook een datum te kiezen dat het basisjaar vormt voor de beleidsdoelstellingen.

Planning

Begin pas aan de beschrijving van de omgevingsanalyse als op hoofdlijnen vaststaat wat de belangrijkste milieu-effecten zullen zijn. Stel vroegtijdig vast of een aanvullende veldinventarisatie nodig is en start deze zo snel mogelijk; een aantal veldonderzoeken is slechts in een beperkt deel van het jaar mogelijk, terwijl verwerking van de gegevens ook nog tijd vergt. Dit geldt in het bijzonder voor gegevens ten aanzien van flora, fauna en archeologische waarden.

Afbakening

In de omgevingsanalyse zijn structuur en compleetheid van de relevante hoofdaspecten belangrijker dan de mate van detail. Men dient zich hierbij zoveel mogelijk te beperken tot de relevante aspecten.

activiteit T-15**Het ontwerpen en uitwerken van alternatieven**

Het ontwikkelen van alternatieven zal vaak een interactief proces zijn: toets de alternatieven in zo vroeg mogelijk stadium aan de probleemstelling, en pas de alternatieven zo nodig aan. Alternatieven die geen reële oplossing vormen, dienen (objectief beargumenteerd) te worden geëlimineerd om zodoende het aantal te onderzoeken alternatieven beperkt te houden.

Vaste onderdelen van uitgewerkte alternatieven zijn:

- verkeerskundige gevolgen van de realisatie
- schetsontwerp (1:10.000) van nieuwe of te reconstrueren tracé
- vorm en aanlegmethode belangrijke kunstwerken
- standaard milieumaatregelen (bijv. geluidschermen)
- globaal inzicht in duur van de aanleg en de belangrijkste benodigde materialen
- kostenraming aanleg- en onderhoudskosten, zgn. 'trajectraming' (zie Hoofdstuk 13 van Deel II en Deel III van deze handleiding).

Vanuit milieu-oogpunt kunnen alternatieven worden geoptimaliseerd door zo vroeg mogelijk milieumaatregelen als inpassing in het landschap, voorzieningen voor de natuur mee te nemen. Een samenwerking met de wegontwerpers kan daarbij zorgen voor integraal uitgewerkte alternatieven. Inpassing in het landschap kan een plaats krijgen in een landschapsvisie en/of landschapsschets. Het belang ervan is dat tijdens de inspraak er ook een beeld is van hoe de omgeving van de weg er uit zal zien. Voor het maken van een landschapsvisie en/of schets kan gebruik worden gemaakt van de diensten van de Afdeling verkeerswegen van de Dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden van het ministerie LNV.

Bij latere uitwerking (Ontwerp-Tracébesluit of Uitwerkingsfase) kunnen de landschapsvisie en/of landschapsschets en de voorzieningen voor natuur verder worden uitgewerkt. Ook kunnen duurzaamheidsaspecten als het gebruik van materialen meegenomen worden.

Ook is een eerste aanzet voor toepassing van het compensatiebeginsel onderdeel van de alternatieven, welke later (het Ontwerp-Tracébesluit) tot compensatieplan zal worden uitgewerkt.

Alternatieven kunnen ook nog verschillende uitwerkingen hebben:

- tracévarianten binnen een alternatief
 - uitvoeringswijzen: baanconcepten en variatie in constructiemethode
- Zie verder ook Hoofdstuk 9 van Deel II van deze handleiding.

Milieu-onderzoek

Het is handig al bij het ontwerp rekening houden met de informatie die nodig is voor het verrichten van het milieu-onderzoek ten behoeve van het milieu-effectrapport. In de meeste gevallen kan het milieu-onderzoek pas starten als de alternatieven zijn uitgewerkt. Precieze ligging van het tracé, aantal rijstroken en hoogteligging zijn van invloed op bijvoorbeeld de geluidhinderberekeningen.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief komt voort uit de m.e.r.-regeling: "het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt" (Wet milieubeheer, artikel 7.10, lid 3). De term MMA komt zelf niet uit de m.e.r.-regeling, maar is inmiddels geheel ingeburgerd. Veelal wordt het MMA samengesteld nadat de milieu-effecten van de alternatieven bekend zijn. Het kan zeer zinvol zijn in vroeg stadium de eerste ideeën voor het MMA te ontwikkelen.

Open werkwijze

Het is aan te raden ook tijdens het opstellen van de alternatieven contact te houden met de lagere overheden en andere belanghebbenden. Dit vergroot de betrokkenheid van deze partijen bij het project. Voor veel partijen is de fase van het opstellen van alternatieven een "zwart gat", en daarom bedreigend. Tevens is het risico verminderd dat in later stadium onverwachte, maar wel belangrijke inzichten alsnog aan het project moeten worden toegevoegd.

Tracé-adviescommissie

Bij de behandeling van de Tracéwet in de Tweede Kamer is instelling van een Tracé-adviescommissie aan de orde geweest. Dit is niet geformaliseerd in de wet. Het is echter wel mogelijk gemeenten, provincies en waterschappen via een Tracé-adviescommissie te betrekken bij het formuleren van alternatieven. De status blijft nadrukkelijk informeel. Zie verder de toelichting in Hoofdstuk 7 van Deel II van deze handleiding.

Planning

Neem voldoende tijd op in de planning voor een tracé-optimalisatie. Hiermee wordt voorkomen dat bij een geringe aanpassing van een bepaald tracé veel milieu-effecten hadden kunnen worden voorkomen, zonder (vaak dure) mitigerende maatregelen te hoeven treffen.

activiteit T-16**Het analyseren van de effecten en vergelijken van de alternatieven**

De alternatieven moeten worden onderzocht op hun effecten. Deze onderzoeken moeten het materiaal opleveren dat later zal dienen om de alternatieven te kunnen beoordelen en onderling te kunnen vergelijken.

Effectenonderzoek

Allereerst is van belang in hoeverre de alternatieven inderdaad een oplossing bieden voor het geconstateerde probleem. Veelal zal dat een verkeersprobleem (bereikbaarheid) zijn, in sommige gevallen een verkeersleefbaarheidsprobleem (met name bij doorsnijding van woonkernen). Hoofdstuk 10 van Deel II van deze handleiding geeft meer inzicht in het verkeerskundig onderzoek dat voor de Trajectnota moet worden uitgevoerd. De Richtlijnen geven op hoofdlijnen aan welke effecten onderzocht dienen te worden. Een belangrijk onderdeel van het onderdeel MER van de Trajectnota (ook indien leefbaarheid niet een onderdeel is van de probleemstelling) is de analyse van de effecten op het milieu. Hoofdstuk 11 van Deel II van deze handleiding geeft daar meer toelichting op.

Veelal worden ook effecten op het ruimtegebruik meegenomen. Met name voor de latere planologische inpassing en voor omwonenden is dit onderdeel erg belangrijk.

Tenslotte zullen de kosten van de verschillende alternatieven met name voor het Bevoegd Gezag een belangrijke rol gaan spelen bij de besluitvorming. Hoofdstuk 13 van Deel II en Deel III geven meer inzicht in het maken van kostenramingen.

In veel Trajectnota's worden ook de effecten op de (regionale) economie beschreven. Verdere toelichting daarop staat beschreven in Hoofdstuk 14 van Deel II van deze handleiding.

De meeste effect-onderzoeken kennen het volgende stramien:

1. Effect-identificatie (potentiële effecten)
2. Standaard technische en mitigerende maatregelen (met name bij milieu)
3. Toetsingscriteria en beoordelingskader
4. Effect-analyse
5. Effect-beoordeling en toetsing aan normen en doelstellingen
6. Evaluatie (alternatief-vergelijking).

Vergelijking alternatieven

De effect-beoordeling is op zichzelf niet voldoende voor de Trajectnota. De verschillende alternatieven zullen ook met elkaar vergeleken moeten worden, zodat het Bevoegd Gezag een besluit kan nemen.

Het is niet aan de opsteller van de Trajectnota om een waarde-oordeel uit te spreken over de verschillende alternatieven.

Aggregatie

Bij de vergelijking van alternatieven bestaat het risico dat de Trajectnota onoverzichtelijk wordt door de enorme hoeveelheid informatie uit de effect-onderzoeken. Daarom is het zinvol zoveel als mogelijk effecten te aggregeren totdat een overzichtelijk aantal overblijft. Probeer toe te werken naar een overzichtstabel met als vuistregel: "maximaal 7 x 7". Dat wil zeggen dat een aggregatieslag een inperking oplevert tot maximaal 7 alternatieven die met elkaar worden vergeleken op basis van maximaal 7 beoordelingscriteria.

Het is wel verstandig de achterliggende tabel(len) ook in het document (bijvoorbeeld als bijlage) op te nemen, zodat de gemaakte aggregatieslag controleerbaar wordt gemaakt. Aggregatie van effecten staat verder toege- licht in Hoofdstuk 9 van Deel II van deze handleiding.

Planning

Afhankelijk van de omvang en complexiteit van het project kan deze fase een belangrijk deel van de totale doorlooptijd van het project vormen. Grote delen zullen worden uitbesteed.

Goede opdrachtomschrijvingen en goed doordachte en uitgewerkte alternatieven voorkomen dat de onderzoeken uitlopen. Let er verder op dat sommige onderzoeken niet tegelijkertijd, maar volgtijdelijk moeten plaatsvinden. Het milieu-effectenonderzoek kan pas van start gaan als alternatieven goed beschreven zijn en verkeersintensiteiten bekend zijn.

Aggregatie milieu-effecten

Bij aggregatie van milieu-effecten zijn verschillende indelingen mogelijk:

- *natuurlijk milieu, woon- en leefmilieu, ruimtegebruik/duurzaamheid*
- *natuur en landschap, bodem en water, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid*

Per project zal beoordeeld moeten worden welke indeling het meest geschikt is.

Richtlijnen

Bij specifieke vragen ten aanzien van de Richtlijnen of andere zaken die betrekking hebben op het m.e.r. of op de te volgen procedure kan tussentijds contact worden opgenomen met het Bevoegd Gezag en desge- wenst met de secretaris van de Commissie m.e.r.. Het Bevoegd Gezag moet immers de Trajectnota beoordelen en aanvaarden. Hiervoor is het verstandig tijdens het opstellen van de Trajectnota het Bevoegd Gezag tussentijds te informeren.

De Richtlijnen zijn richtinggevend maar als daar goede redenen voor zijn kan worden afgeweken van de Richtlijnen. Het is dan wel verstandig om dit in de Trajectnota, samen met de redenen waarom te vermelden.

Open werkwijze

Het is aan te raden ook tijdens het effect-onderzoek en het vergelijken van de alternatieven contact te houden met de lagere overheden en andere belanghebbenden. Dit vergroot de betrokkenheid van deze par- tijen bij het project. Voor veel partijen is de fase van het opstellen van alternatieven een "zwart gat", en daarom bedreigend. Tevens geeft het inzicht in de voor deze partijen belangrijke items. Bij het opstellen van de Trajectnota kan daar rekening mee worden gehouden.

activiteit T-17

Opstellen concept-Trajectnota

Al tegelijkertijd met de effect-onderzoeken en het vergelijken van de effec- ten kan worden begonnen met het opstellen van de Trajectnota. Daarbij zijn enkele aspecten belangrijk: het opstellen van eindconclusies, het toevoegen van enkele aanvullende hoofdstukken en de redactie en vormgeving.

Eindconclusies

Dit is het belangrijkste onderdeel van de Trajectnota. Ga er van uit dat de meeste lezers alleen dit onderdeel zullen lezen. De eindconclusies zijn samen te stellen uit de volgende elementen:

- de belangrijkste gevolgen van de verschillende alternatieven (eventueel een opsomming van sterke en zwakke punten per alternatief)
- het meest en minst gunstige alternatief per aspect (milieu, bereikbaarheid, economie, kosten, etc.); hierbij aangeven van een rangorde en/of de orde van grootte van de verschillen
- de consequenties van de alternatieven voor de belangrijkste maatschappelijke belangen
- de toetsing van de alternatieven aan de probleemstelling
- de toetsing van de alternatieven aan de beleidsdoelstellingen

Aanvullende hoofdstukken

Elke Trajectnota kent nog enkele hoofdstukken welke aanvullende informatie geven:

- gevoeligheidsanalyse: verkennen van het effect van onzekerheden door na te gaan hoe uitkomsten er zouden uitzien bij andere uitgangspunten, scenario's en aannamen (gevoeligheidsanalyse)
- leemten in kennis en informatie: vermelden op welke punten informatie niet aanwezig of onvoldoende is, en waarom deze leemten zijn blijven bestaan
- aanzet tot het opstellen van een evaluatieprogramma.

Redactie en vormgeving

De Trajectnota moet door een breed publiek gelezen en begrepen kunnen worden. Rijkswaterstaatterminologie, ambtelijke taal, ingewikkelde indelingen, technische tekeningen moeten vermeden worden. Hoofdstuk 16 van Deel II van deze handleiding geeft veel tips voor het schrijven van de Trajectnota en het maken van overzichtelijk kaartmateriaal.

Probeer het hoofdrapport tot circa 100 pagina's te beperken, en verwerk de resterende informatie zoveel mogelijk in bijlagen en deelrapporten. De bijlagen en deelrapporten zijn bedoeld als toelichting en onderbouwing voor het hoofdrapport, zodat het hoofdrapport controleerbaar wordt.

Maak een publieksvriendelijke samenvatting van de Trajectnota (eventueel een publieksbrochure).

Raadpleeg ook het rapport "Naar een beter toegankelijk MER, tien praktische tips", van de Dienst Weg- en Waterbouwkunde. Hierin wordt geadviseerd: een beknopte samenvatting geven van enkele pagina's voor bestuurders met hoofdpunten, meer uitgebreidere samenvatting voor wie iets meer achtergrond wil en tenslotte hoofdrapport waar alles instaat: voor alle drie dezelfde indeling aanhouden.

Uitbesteding

Bepaal in vroeg stadium of en in hoeverre uitbesteding in deze fase van belang is. Bedenk dat redactiewerk een vak apart is, waarin de meeste Rijkswaterstaat-ingenieurs geen scholing hebben gehad. Een goed redacteur kan ook zeer nuttig zijn bij het opstellen van de eindconclusies.

activiteit T-18**Indienen (concept-) Trajectnota bij Bevoegd Gezag**

Voordat het Bevoegd Gezag formeel zijn aanvaardbaarheid uitspreekt over de Trajectnota wordt een overlegronde gehouden.

Na interne besluitvorming (HID) over de concept-Trajectnota zendt de Initiatiefnemer deze toe aan het Bevoegd Gezag. Bevoegd Gezag overlegt met VROM (mede-bevoegd-gezag) en eventueel LNV over de concept-Trajectnota en vraagt advies door de Dienst Weg- en Waterbouwkunde (onderdeel MER) en het Steunpunt Kosten Infrastructuur (onderdeel kostenramingen).

Eventuele opmerkingen van Bevoegd Gezag kunnen nog worden verwerkt. Daarna kan de Trajectnota worden gedrukt en formeel ingediend bij het Bevoegd Gezag.

Voortoets

Tot 1994 was het gebruikelijk dat de Commissie voor de m.e.r. een (informele) voortoets hield ten behoeve de beoordeling van de concept-Trajectnota. Nadat de Commissie besloot deze activiteit te stoppen heeft - op verzoek van de Hoofddirectie - de DWW deze rol overgenomen.

De voortoets komt neer op een marginale toetsing of:

- *de concept-Trajectnota voldoet aan de eisen van de Richtlijnen de benaderingswijze goed is*
- *de gebruikte methodieken en modellen juist zijn*
- *de studieresultaten relevant zijn*
- *de presentatie goed is, en de conclusies juist zijn op basis van onderliggende stukken.*

Kernpunt is dat de Trajectnota/MER geschikt moet zijn voor verdere besluitvorming.

Tussentijds overleg

Ook na de indiening van de concept-Trajectnota is het goed overleg te voeren met het Bevoegd Gezag. Goed overleg kan tijdverlies in de definitieve beoordeling van de aanvaardbaarheid voorkomen.

activiteit T-19**Beoordelen aanvaardbaarheid door Bevoegd Gezag**

Het Bevoegd Gezag beoordeelt formeel de aanvaardbaarheid van de Trajectnota. In feite betekent dit dat het Bevoegd Gezag de Trajectnota van voldoende kwaliteit vindt voor de verdere besluitvormingsprocedure. Na goedkeuring van de concept-Trajectnota is de formele beoordeling van de aanvaardbaarheid van de definitieve nota een formaliteit. Dat betekent dat het in de praktijk mogelijk is binnen één week diverse onderdelen te regelen:

- *toezenden Trajectnota door de Initiatiefnemer aan het Bevoegd Gezag (25 exemplaren) ten behoeve van beoordeling aanvaardbaarheid*
- *het Bevoegd Gezag geeft formeel goedkeuring*
- *het Bevoegd Gezag zendt informeel exemplaren aan ambtenaren van de ministeries van LNV en Financiën,*
- *het Bevoegd Gezag zendt formeel exemplaren aan de Commissie m.e.r., het OVI, de Wettelijk Adviseurs, Provincies, Gemeenten en Waterschappen*
- *de Initiatiefnemer zendt -materieel, niet formeel- de Trajectnota aan*

het secretariaat van de Commissie voor de m.e.r. (10 exemplaren), het secretariaat van het OVI (45 exemplaren), provincie, Gemeenten en Waterschappen en het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

activiteit T-20**Bekendmaking/publikatie Trajectnota**

De bekendmaking en publikatie van de Trajectnota is de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. In de praktijk verzorgt het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat de bekendmaking en publikatie.

Het Inspraakpunt stelt de betrokken bestuursorganen (provincies en gemeenten) op de hoogte van de aanstaande tervisielegging. Tevens stelt het Inspraakpunt de aankondiging op voor publikatie in de Staatscourant, regionale/lokale dag- en weekbladen. De aankondiging geeft weer:

- waar de Trajectnota betrekking op heeft
- waar en wanneer de stukken ingezien kunnen worden
- op welke wijze en binnen welke termijn bedenkingen (door een ieder) naar voren kunnen worden gebracht
- data voorlichtingsbijeenkomsten en inspraakbijeenkomsten

Meestal is de MER in de Trajectnota geïntegreerd. In de aankondiging zal te allen tijde verduidelijkt worden dat het zowel om de Trajectnota als om het MER gaat.

activiteit T-21**Ter-inzage-legging van de Trajectnota**

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat verzorgt de ter-inzage-legging van de Trajectnota door tussenkomst betrokken provincies en gemeenten.

activiteit T-22**Inspraak**

Met de ter-inzage-legging start de formele inspraak over de Trajectnota. De Initiatiefnemer organiseert in deze fase meestal informatiebijeenkomsten die vooraf gaan aan de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat te organiseren hoorzitting(en), in het kader van de wettelijk geregelde inspraak.

Informatiebijeenkomsten

Het doel van de informatiebijeenkomsten is het geven van voorlichting over en toelichting op de Trajectnota, opdat insprekers tijdens de formele inspraakmomenten op een goede en gerichte wijze hun meningen en ideeën kenbaar kunnen maken. Een goede organisatie van de informatieavonden kan veel 'ruis' tijdens de formele hoorzittingen, die door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat worden georganiseerd, voorkomen. Probeer tijdens deze informatiebijeenkomsten zo open mogelijk te zijn over de totstandkoming van de Trajectnota en de verdere procedure. Verduidelijk in elk geval de rol van de Initiatiefnemer, het Bevoegd Gezag en het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in het betreffende project. Zorg er in elk geval voor dat het karakter van de bijeenkomst informatief van aard is en blijft, en voorkom dat de discussie uitmondt in een soort hoorzitting.

Inspraak

De wettelijk geregelde inspraak valt onder de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. De voorbereiding en uitvoering van de met inspraak samenhangende activiteiten ligt in handen van het Inspraakpunt Verkeer

en Waterstaat. In overleg met de projectleider en het Bevoegd Gezag draagt het Inspraakpunt zorg voor:

- het inwinnen van mondelinge inspraakreacties (hoorzittingen)
- het maken van verslagen van deze hoorzittingen
- het inwinnen van schriftelijke inspraakreacties
- het bundelen van de reacties op de hoorzittingen en de schriftelijke reacties in een rapport "Resultaten van de Inspraak op de Trajectnota"
- het ter visie leggen van de resultaten van de inspraak en het toezenden van die resultaten aan de insprekers, het Bevoegd Gezag, de Initiatiefnemer, en de Commissie m.e.r.
- het samenstellen van een selectie van de belangrijkste reacties uit de inspraak ten behoeve van het OVI

Op de rol van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat wordt in Hoofdstuk 7 van Deel II van deze handleiding nader ingegaan.

Organisatie informatiebijeenkomsten

Besteed in de voorbereiding en tijdens de informatiebijeenkomsten tenminste aandacht aan:

- *de locatie en capaciteit van de zaalaccommodatie, maar ook akoestiek, licht, catering, sfeer etc.*
- *de aanwezigheid van duidelijk en voldoende kaartmateriaal*
- *wie achter de tafel plaatsneemt:*
 - *de voorzitter*
 - *de projectleider of een andere vertegenwoordiger van RWS (bijv. HID of hoofdafdelingshoofd)*
 - *vertegenwoordigers betrokken provincies en gemeenten*
 - *opstellers van het MER*
- *de wijze waarop de Trajectnota tot stand is gekomen*
- *welke tracés aan de orde zijn geweest*
- *de vervolprocedure*
- *een informatiepakket, waarin in elk geval een overzicht van de te volgen procedure en een samenvatting van de Trajectnota.*

Naast deze vorm is het ook mogelijk een informatiebijeenkomst (gedeeltelijk) in de vorm van een markt te houden. Enige toelichting daarover staat weergegeven bij de aandachtspunten bij voorlichting ten behoeve van de Startnotitie.

Overleg met Bevoegd Gezag

Onderhoud tijdens de inspraak nauw contact met het Bevoegd Gezag en het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat om tijdig te kunnen inspelen op eventuele reacties op de Trajectnota, die van belang zijn voor de verdere besluitvormingsprocedure.

activiteit T-23

Toetsingsadvies Commissie m.e.r. en advies Wettelijk Adviseurs

De Commissie m.e.r. stelt eerste een concept op van het zogenaamde Toetsingsadvies. Voordat dit Toetsingsadvies definitief wordt gemaakt geeft de Commissie m.e.r. de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag de gelegenheid tot een overleg hierover. Daarna zendt de Commissie m.e.r. formeel het Toetsingsadvies aan het Bevoegd Gezag.

Het Toetsingsadvies kent verschillende verschijningsvormen:

- een positief oordeel
- de Commissie wil aanvullende informatie voordat een positief oordeel wordt gegeven
- de Commissie vindt dat de besluitvorming kan doorgaan mits in het vervolgstadium (bijv. het Ontwerp-Tracébesluit) ontbrekende informatie wordt gegeven
- de Commissie vindt dat de besluitvorming kan doorgaan mits in het evaluatieprogramma ontbrekende informatie wordt gegeven

Dit kan er toe leiden dat het Bevoegd Gezag een aanvulling op het MER wenst.

Tussentijds overleg met de Commissie m.e.r.

Gedurende de adviesperiode over het MER is het mogelijk -via Bevoegd Gezag- contact op te nemen met de secretaris van de Commissie m.e.r. teneinde eventuele onduidelijkheden c.q. misverstanden in een zo vroeg mogelijk stadium te verhelderen.

activiteit T-24

Rapport van Bevindingen van het OVI

Het OVI stelt een Rapport van Bevindingen op. Het Rapport van Bevindingen geeft de standpunten, inclusief de daarbij behorende overwegingen, weer van de in het OVI vertegenwoordigde organisaties ten aanzien van de te maken keuze. Daartoe bekijkt het OVI niet alleen de Trajectnota. Er is ook een overleg mogelijk met de Initiatiefnemer waarin deze de Trajectnota kan toelichten en aanvullende informatie kan leveren. Ook organiseert de Initiatiefnemer een terreinbezoek voor het OVI. Neem van tevoren contact op met het secretariaat van het OVI over de gang van zaken. Het rapport van bevindingen van het OVI wordt uitgebracht aan de minister.

activiteit T-25

Advies van provincies, gemeenten en waterschappen

De betrokken provincies, gemeenten en waterschappen geven een reactie aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de Trajectnota. In deze reactie gaan zij in op:

- welke van de in de Trajectnota behandelde alternatieven en varianten naar hun oordeel passen in hun ruimtelijk beleid
- welke van deze alternatieven en varianten naar hun mening de voorkeur verdienen
- of en zo ja, tegen welke van die alternatieven en varianten zij bedenkingen hebben

Overleg met Bevoegd Gezag

De reactie wordt door de betrokken bestuursorganen rechtstreeks aan het Bevoegd Gezag gericht. Het is voor de Initiatiefnemer evenwel van het grootste belang tijdig inzicht te verkrijgen in de strekking van de diverse adviezen. Regelmatig contact en overleg met het Bevoegd Gezag is noodzakelijk.

activiteit T-26

Opstellen Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit

Het Standpunt (voorheen: Nota van Overwegingen) geeft aan welk van de alternatieven het voorkeustracé is, dus de politieke keus en de verdere motivering daarvoor. Daarin staan ook opgenomen de wijze waarop milieuaspecten bij de keuze van het voorkeustracé zijn meegenomen, conform de m.e.r.-regelgeving. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB)-beschrijft wát er gaat komen.

Verwerking inspraakreacties en adviezen

Alvorens een het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit (inclusief een nota waarin de ministers van V&W en VROM ingaan op de inspraak en de adviezen) wordt opgesteld is verwerking van de reacties en adviezen op de Trajectnota noodzakelijk. De Initiatiefnemer zorgt voor een beantwoording van de inspraakreacties uit het rapport "Resultaten van de Inspraak op de Trajectnota" en de adviezen van de Commissie m.e.r. en van de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen. Het Bevoegd Gezag verwerkt deze in een nota. Goed overleg tussen Initiatiefnemer en Bevoegd Gezag is dus noodzakelijk.

Werkwijze

In de praktijk levert de Initiatiefnemer voor het Standpunt een korte schets van alternatieven en effecten. Bevoegd Gezag (Hoofddirectie) verzorgt de weergave van het keuzeprocess.

Ten behoeve van het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit organiseert de Hoofddirectie een overleg tussen de Hoofddirectie van RWS, de regionale directie van RWS (Initiatiefnemer), ministerie VROM-RPD, ministerie VROM-DGM, ministerie LNV, ministerie van Financiën over de te maken keuze; in de praktijk is dit een vooroverleg van de Rijksplanologische Commissie; mocht niet tot overeenstemming worden gekomen, dan komt het Standpunt in de vergadering van de RPC, eventueel gevolgd door het kabinet-beraad en zonodig de Tweede Kamer. De Initiatiefnemer werkt het voorkeustracé uit tot een Ontwerp-Tracébesluit op een schaal van 1:2.500.

Aanvullingen

Er zijn twee mogelijkheden waardoor nog niet kan worden overgegaan tot het opstellen van het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit.

1. Nieuwe (aanvullende) Richtlijnen
De (aanvullende) m.e.r.-procedure start dan in feite weer opnieuw vanaf de fase van de Richtlijnen. Aanvullende Richtlijnen kunnen voorkomen indien een voorkeustracé ontstaat dat niet in de Trajectnota aan de orde is geweest of indien probleem- of doelstelling zijn gewijzigd. Per geval zal bekeken moeten worden of en in hoeverre aanvullende Richtlijnen nodig zijn.
2. Aanvulling op het MER
De Initiatiefnemer zal een aanvullend MER moeten opstellen. Op grond van de Wet milieubeheer dient dit aanvullend MER eveneens in de inspraak te worden gebracht. In feite betekent een aanvulling, dat de hiervoor genoemde activiteiten (mogelijk al vanaf activiteit T-14) opnieuw gestart moeten worden. De inspraakreacties of het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. kunnen aanleiding zijn voor een aanvulling op het MER. Door VROM is een Richtsnoer aanvullingen

uitgebracht waarin is aangegeven hoe formeel kan worden omgegaan met aanvullende informatie. Het Richtsnoer is opgenomen in Deel III van deze handleiding.

Geen continuering

Het is ook mogelijk dat Bevoegd Gezag in het Standpunt weer geeft af te zien af van continuering van het project. Dit leidt tot de volgende acties:

- schriftelijke mededeling aan alle betrokken bestuursorganen door de ministers van V&W en VROM
- ter-inzage-legging van de beslissing één week na deze mededeling gedurende een periode van vier weken.

Wettelijke termijnen

Indien de wettelijke termijn van acht weken voor het bepalen van het voorkeursalternatief wordt overschreden, moet dit voor het verstrijken van de termijn worden medegedeeld aan de Staten-Generaal, onder vermelding van de redenen. De uitwerking van het voorkeursalternatief tot ontwerp-Tracébesluit dient eveneens binnen de gestelde termijn van acht weken plaats te vinden. Indien deze termijn te krap is, kan dit met maximaal zes maanden worden verlengd; daarvoor is geen mededeling aan de Staten-Generaal vereist. Zodra het Ontwerp-Tracébesluit ook niet binnen de verlengde termijn kan worden vastgesteld, dien dit te worden vermeld aan de Staten-Generaal.

In de praktijk blijkt het wel mogelijk binnen de termijn van acht weken het Standpunt uit te brengen, maar niet het Ontwerp-Tracébesluit.

Concept-Ontwerp-Tracébesluit

Het is zinvol om informeel een concept-OTB te publiceren, voorlichting te geven en de gelegenheid te bieden hierop commentaar te geven. Hiermee wordt bereikt dat eventuele "missers" in de situatiebeschrijving en dergelijke in een vroeg en informeel stadium worden gecorrigeerd zonder dat een gedeelte van de procedure moet worden herhaald.

Spanning tussen korte termijnen en open werkwijze

De beschikbare tijd voor de uitwerking van het voorkeustracé tot het Ontwerp-Tracébesluit is zeer krap (acht weken na afloop van de reactietermijn van de betrokken bestuursorganen). Bij de totstandkoming van de Tracéwet is gedacht dat de Initiatiefnemer direct na afronding (en vaak zelfs vóór de afronding) van de Trajectnota reeds zou moeten aanvangen met de uitwerking van de meest waarschijnlijke alternatieven en varianten op het vereiste schaalniveau. Hoewel dit veel extra werk zou betekenen voor de alternatieven en varianten die uiteindelijk niet in het voorkeustracé van de ministers worden opgenomen, leek de uitwerking, vooruitlopend op de beslissing inzake het voorkeustracé, onvermijdelijk.

Inmiddels is geconstateerd dat deze werkwijze niet altijd verantwoord kan worden t.o.v. "de omgeving" en eveneens op gespannen voet staat met nieuwe gedachtingen binnen het ministerie als "Bestuur voor de spiegel", open planproces, verbetering inspraak, etc. Bij de evaluatie van de wet en de daaruit voortvloeiende aanpassingen van de wet zal dit punt zeker een belangrijk onderdeel vormen.

- activiteit T-27** **Toezenden Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit aan provincies, gemeenten en waterschappen**
- De minister van Verkeer en Waterstaat zendt het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen.
- activiteit T-28** **Bekend maken en ter inzage leggen Ontwerp-Tracébesluit**
- De bekendmaking en publicatie van het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit vallen onder de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag, maar worden in de praktijk verzorgd door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Voor de hierbij van belang zijnde zaken wordt verwezen naar activiteit T-20.
- activiteit T-29** **Inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit**
- De wettelijk geregelde inspraak valt onder de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. De voorbereiding en uitvoering van de met de inspraak samenhangende activiteiten ligt in handen van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. In overleg met de projectleider en het Bevoegd Gezag draagt dit Inspraakpunt met name zorg voor:
- het inwinnen van mondelinge inspraakreacties (hoorzittingen)
 - het maken van verslagen van deze hoorzittingen
 - het inwinnen van schriftelijke inspraakreacties
 - het verzamelen van schriftelijke en mondelinge inspraakreacties in een rapport "Resultaten van de Inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit"
 - het ter visie leggen van de resultaten van de inspraak en het toezenden van die resultaten aan insprekers, Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer.
- Alleen belanghebbenden kunnen een inspraakreactie indienen. Er is géén inspraak mogelijk op het Standpunt, alleen op het Ontwerp-Tracébesluit.
- Aanvulling**
Indien een aanvulling op het MER is het van belang onderscheid te maken tussen een tracé dat wel in de trajectnota aan de orde is geweest en een tracé dat niet in de trajectnota aan de orde is geweest (maar wel in een aanvulling op het MER, zie activiteit T-26). Op grond van de Tracé-wet dient in het laatste geval een langere inspraaktermijn (acht weken i.p.v. vier weken) te worden aangehouden. Tevens kan in zo'n geval iedereen (niet alleen belanghebbenden) bedenkingen indienen.
- activiteit T-30** **Schriftelijke reactie van provincies en gemeenten over het Ontwerp-Tracébesluit**
- Provincies en gemeenten delen aan de minister van Verkeer en Waterstaat mede of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen aan het tracé, zoals dat in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen.
- activiteit T-31** **Opstellen en vaststellen Tracébesluit eventueel gelijktijdig aanwijzingen op basis WRO**
- Bij het opstellen van het Tracébesluit worden het rapport "Resultaten van de Inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit" en de reacties van de betrokken

provincies en gemeenten over de bereidheid tot planologische medewerking meegenomen.

Dit kan er toe leiden dat niet conform het Ontwerp-Tracébesluit een beslissing genomen kan worden. In dat geval moet eerst de procedure voor het wijzigen van het Ontwerp-Tracébesluit worden gevolgd:

- vaststellen gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit binnen twaalf weken na afloop van de reactietermijn van betrokken provincies en gemeenten
- vervolgens doorloopt het gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit dezelfde procedure als het eerdere Ontwerp-Tracébesluit (zie activiteit T-27 t/m T-30)

Indien de provincie(s) en/of gemeenten in hun reactie te kennen hebben gegeven geen medewerking te willen verlenen aan het tracé zoals omschreven in het Ontwerp-Tracébesluit, en de ministers toch tot dat tracé besluiten kan de minister van VROM aanwijzingen geven op basis van de WRO. Conform de m.e.r.-regelgeving geeft het Tracébesluit ook aan wanneer en hoe het evaluatie-onderzoek van de m.e.r. zal plaatsvinden.

Evaluatie

Evaluatie van de m.e.r. is een verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure; evaluatie wordt in deze handleiding niet verder behandeld; meer informatie over evaluatie wordt gegeven in de Handreiking evaluatie m.e.r. weginfrastructuur, welke wordt uitgegeven door de Dienst Wegen en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat

activiteit T-32

Toezending Tracébesluit aan Staten Generaal en provincies, gemeenten en waterschappen

Het Bevoegd Gezag zendt het Tracébesluit, voorzien van motivering en toelichting, door aan de Eerste en Tweede Kamer en aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen. Zonodig kunnen de Eerste en de Tweede Kamer hierop terugkomen. Dit kan leiden tot nader overleg met de betrokken ministers.

De minister van VROM zendt eventueel gelijktijdig aanwijzingen op basis van de WRO aan provincies en gemeenten die planologische medewerking hebben geweigerd of niet c.q. niet duidelijk bevestigend hebben gereageerd.

activiteit T-33

Ter inzage leggen Tracébesluit

Het Bevoegd Gezag publiceert de ter-inzage-legging in de Staatscourant en in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen. In de kennisgeving staan vermeldt:

- waar en wanneer de stukken ter inzage liggen
- wie in de gelegenheid wordt gesteld beroep aan te tekenen
- op welke wijze beroep kan worden aangetekend

De betrokken bestuursorganen verzorgen de ter-inzage-legging van het Tracébesluit.

activiteit T-34

Beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Het beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak is het enige moment dat het tracé zelf voor de rechter ter discussie kan worden gesteld. De Afdeling

Bestuursrechtspraak zendt de beroepschriften aan de minister en vraagt een verweerschrift. De Hoofddirectie stelt namens de minister dit verweerschrift op.

De Initiatiefnemer wordt daarbij betrokken voor inhoudelijke onderdelen.

Beroep is mogelijk voor:

- belanghebbenden tegen het Tracébesluit (incl. aanwijzingen)
- burgers tegen de beslissing tot planologische medewerking van de betrokken provincies en gemeenten
- provincies en gemeenten tegen eventuele aanwijzingen

Gelijktijdig met het beroep kan een verzoek tot schorsing worden ingediend.

Bij de mondelinge behandeling van het beroep en van eventuele schorsingsverzoeken zullen het Bevoegd Gezag en de Initiatiefnemer aanwezig moeten zijn.

3.2 Documenten Trajectstudie

document T-1

Projectplan

Het Projectplan is een intern document en vormt het beslisdocument over de aanpak van de Planstudiefase. Na de Startnotitie en Richtlijnen zal het Projectplan bijgewerkt worden.

Inhoud van het Projectplan

Het Projectplan bevat:

- de globale projectresultaatsomschrijving (= het Tracébesluit)
- de projectafbakening (wat moet wel en wat moet niet onderzocht worden)
- een plan voor de aanpak (de projectweg) van het project. Het is aan te bevelen om in een vroeg stadium de Planstudie op hoofdlijnen te doorlopen en zo een beeld te krijgen in welk stadium bepaalde gegevens beschikbaar moeten zijn om geen vertraging op te lopen
- de normen - met marges - voor de vijf beheersaspecten (tijd, geld, kwaliteit, informatie en organisatie).

In Deel II van deze handleiding worden enkele hulpmiddelen voor het opstellen van een Projectplan gegeven. Hoofdstuk 1 van Deel II geeft inzicht in projectmatig werken, en geeft voorbeelden van een globale planning en van de inhoud een Projectplan. Hoofdstuk 2 geeft inzicht in mogelijkheden van communicatie rond een project, hetgeen zeker een onderdeel van een projectplan moet zijn. Daarnaast geven vele hoofdstukken van Deel II inzicht in diverse inhoudelijke aspecten.

Alternatieven en varianten

- *Op het moment dat een Projectplan wordt opgesteld is vaak nog niet of niet helemaal helder welke alternatieven varianten uitgewerkt zullen worden. De Startnotitie en de Richtlijnen geven hierover uitsluitel. Daarna zal het Projectplan hierop aangepast moeten worden.*

Aandachtspunten bij uitbesteding

- *Indien het opstellen van de Startnotitie (gedeeltelijk) moet worden uitbesteed, is dit een vast onderdeel van het Projectplan. Realiseer je echter dat de omvang van uitbesteding bij de Trajectstudie pas bekend is nadat de Richtlijnen definitief zijn. Houd daar dus bij uitbesteding rekening mee!*
- *Bij het opstellen van de projectorganisatie is de mate van uitbesteding en hoe grip te kunnen houden op de voortgang van de uitbesteden werkzaamheden van groot belang. Men moet zeker niet denken dat bij uitbesteding de eigen werkzaamheden praktisch tot nul worden gereduceerd. Ook indien veel van de werkzaamheden worden uitbesteed zal er een groot tijdsbeslag op het interne apparaat worden gelegd voor het toeleveren van de benodigde informatie, het voeren van overleg en het bewaken van de voortgang van het gehele project (inclusief afstemmingsmomenten en het "doorhakken van knopen"). Een belangrijke keuze is die voor integrale uitbesteding of voor uitbesteding van bepaalde onderdelen. Beide opties hebben voor- en nadelen die van tevoren goed moeten worden afgewogen. Bij integrale uitbesteding valt de coördinatie binnen de taak van het externe bureau. Als men besluit tot integrale uitbesteding, dan vergt dit veel aandacht voor het zo compleet mogelijk formuleren van de opdracht aan het bureau en voor de afspraken die van tevoren moeten worden gemaakt. Voorkomen moet worden dat naderhand steeds weer aanvullende opdrachten aan het bureau moeten worden verstrekt. Uitbesteding van bepaalde onderdelen (deelstudies) vraagt om een zware begeleiding vanuit de regionale directie. Een voordeel is dat deze wijze van uitbesteden heel flexibel is. Afspraken kunnen steeds worden gemaakt over afgebakende onderdelen en tussentijdse veranderingen kunnen gemakkelijker worden meegenomen. Naar buiten toe kan de onafhankelijkheid vaak gemakkelijker worden aangetoond (voor ieder onderdeel het meest deskundige bureau). Een ander voordeel van het werken met verschillende bureaus is de kruisbestuiving die op kan treden. Een nadeel is dat alle deelrapportages verschillend van opzet zijn en naderhand moeten worden geüniformeerd.*
- *De projectleider moet zich van tevoren goed op de hoogte stellen welke invoergegevens en uitgangspunten een bureau nodig heeft om de studie te kunnen uitvoeren (bijv. de verkeersprognoses moeten beschikbaar zijn op het moment dat met de effectenbeschrijving wordt begonnen).*
- *De geplande startdatum van de Trajectstudie wordt vaak niet gehaald, omdat de aanbestedingsprocedure veel meer tijd in beslag neemt dan oorspronkelijk gepland was. Bij de planning van werkzaamheden moet er rekening mee worden gehouden dat de aanbestedingsprocedure gemiddeld 1 tot 3 maanden in beslag neemt.*
- *Bij uitbesteding van "diensten" (waaronder dit soort studies valt) met een te verwachten honorarium van meer dan f 293.000,- (peildatum 1-1-1996) moet een EG-aanbesteding worden gehouden. Eventuele nadere informatie hierover is te verkrijgen bij de Hoofddirectie, afdeling IR.*

- *Met het oog op de benodigde accountantsverklaring is het van belang om bij uitbesteding gedurende het project goed te documenteren en te voldoen aan de eisen van de administratieve organisatie.*
- *Bij het omgaan met de eisen die de Tracéwet stelt, verdient het in het geval van uitbesteding aanbeveling om in het begin alleen de meest onderscheidende varianten te laten onderzoeken (een beperkt aantal). Op basis van concrete afspraken over de meerprijs kunnen in een later stadium eventueel nog andere varianten worden uitgewerkt.*

document T-2**Concept-Startnotitie**

Hoewel hierin nog een aantal zaken kunnen worden opengelaten, dient wel voldoende duidelijkheid te worden geboden ten aanzien van:

- de probleem- en doelstelling
- de voorziene oplossingen (alternatieven)
- de belangrijkste omgevingskenmerken van het studiegebied
- de belangrijkste milieu-effecten.

document T-3**Startnotitie****Wettelijke eisen**

De wettelijke vereisten ten aanzien van de inhoud van de Startnotitie staan in de Regeling Startnotitie milieu-effectrapportage. Dit besluit is op 29 november 1993 in de Staatscourant gepubliceerd en in werking getreden op 1 januari 1994. De Startnotitie bevat - volgens de Regeling - tenminste de volgende gegevens:

- naam en adres van de Initiatiefnemer
- een globale beschrijving van hetgeen met de activiteit wordt beoogd (probleemstelling en doel)
- een globale beschrijving van de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit
- een globale beschrijving van de plaats of plaatsen, waar de voorgenomen activiteit wordt gedacht (afbakening studiegebied)
- een vermelding van het besluit waarvoor de Trajectnota wordt gemaakt (in dit geval: Tracébesluit)
- een overzicht van eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die invloed kunnen hebben op het besluit waarvoor de Trajectnota wordt gemaakt
- aanduiding van de alternatieven die men wel of niet in beschouwing wil nemen
- een globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu binnen en, voor zover van toepassing, buiten Nederland

Het is aan te raden ook naam en adres van Bevoegd Gezag op te nemen.

Mogelijke inhoudsopgave van de Startnotitie

- 1 Inleiding
 - 1.1 Voorgeschiedenis
 - 1.2 Doel van de Startnotitie
 - 1.3 Het studiegebied
- 2 De problematiek

- 2.1 Huidige verkeerssituatie
- 2.2 Verwachte ontwikkelingen
- 2.3 Gewenste situatie (Besluitvorming en beleidsdoelstellingen)
- 2.4 De probleemstelling
- 2.5 Doel van de Trajectnota
- 3 Mogelijke oplossingen (de alternatieven)
 - 3.1 Voorgenomen activiteit
 - 3.2 Overige alternatieven
- 4 Te onderzoeken effecten
- 5 Procedure en besluiten.

De Startnotitie bevat in ieder geval een kaartje (bij voorkeur in kleur) van het studiegebied (met daarop aangegeven de (tracé)alternatieven). Meerdere kaartjes met daarop bijvoorbeeld de belangrijkste omgevingskenmerken kunnen erg nuttig zijn.

Tevens is het gebruikelijk om een procedureschema toe te voegen, waarin de verschillende stappen in de procedure, globale tijdsplanning en inspraakmomenten zijn aangegeven.

Beknopt en globaal

Probeer de Startnotitie beknopt te houden; een goede Startnotitie bevat maximaal 20 pagina's. Houd in het oog dat het steeds om (globale) aanduidingen gaat en niet om uitgebreide beschrijvingen; wanneer de Startnotitie uitgroeit tot een concept-milieu-effectrapport schiet hij duidelijk zijn doel voorbij.

Leesbaar

Maak de Startnotitie prettig leesbaar en voeg een (of meerdere) duidelijke overzichtskaartje(s) (in kleur) bij met daarop weergegeven de voorgenomen activiteit (en alternatieven) en zoveel mogelijk relevante informatie, zoals aanduidingen van wegen, spoorwegen en watergangen en belangrijkste natuurgebieden.

Belanghebbenden

Laat belanghebbenden zien wat er is gedaan met de resultaten van het overleg over de concept-Startnotitie en laat zien hoe in de Trajectnota aandacht zal worden besteed aan hun specifieke belangen.

Milieu-effecten

Geef -voor zover mogelijk- aan welke methodiek zal worden gevolgd bij het bepalen en beschrijven van de milieu-effecten in de Trajectnota. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door de te beschouwen milieu-effecten in tabelvorm op te nemen. In de Verkenning zijn deze effecten mogelijk al geïdentificeerd.

document T-4

Advies voor Richtlijnen (Commissie m.e.r.)

Dit document wordt opgesteld door de voor ieder project ingestelde werkgroep van de Commissie m.e.r.. Het advies voor Richtlijnen is gebaseerd op: de kennis van de specialisten in de werkgroep, de indrukken van het lokatiebezoek, het advies van de wettelijke adviseurs en de inspraakreacties.

De Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) brengt in 1996 "Handboek Basisrichtlijnen m.e.r. wegen" uit. Over de toepassing hiervan vinden nog gesprekken plaats tussen DWW, de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat en de Commissie voor de m.e.r.

document T-5

Inspraaknotitie

De Inspraaknotitie is een systematische verzameling van de inspraakreacties, inclusief de adviezen van de Wettelijke Adviseurs en een reactie of en hoe er in de studie mee rekening wordt gehouden. De Inspraaknotitie wordt een bijlage van de Richtlijnen.

Het opstellen van de Inspraaknotitie is de verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag. In de praktijk stelt de Initiatiefnemer de Inspraaknotitie op.

document T-6

Richtlijnen

Het Bevoegd Gezag is verantwoordelijk voor het opstellen van de Richtlijnen. Het Bevoegd Gezag zal, na overleg met Initiatiefnemer, in de Richtlijnen aangeven hoe met het advies voor Richtlijnen van de Commissie m.e.r. is omgegaan (integraal overgenomen of daarvan gedeeltelijk is afgeweken). Aan de Richtlijnen kunnen worden toegevoegd:

- een inleiding
- het advies van de Commissie m.e.r.
- waar en waarom er eventueel is afgeweken van het advies van de Commissie m.e.r.
- de Inspraaknotitie.

De Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) brengt in 1996 "Handboek Basisrichtlijnen m.e.r. wegen" uit.

document T-7

Aangepast Projectplan

Het Aangepaste Projectplan vormt het interne beslisdocument dat als start dient voor de Trajectstudiefase. Op grond van met name de Richtlijnen wordt het Projectplan aangepast. Ten opzichte van het eerste Projectplan zullen aanpassingen worden doorgevoerd die vooral het gevolg zijn van voortschrijdende inzichten, betere afbakening van het project en eventuele alternatieven. Daarnaast is de voorstudiefase inmiddels afgerond en onderdeel geworden van de voorgeschiedenis.

Fasering

Het is verstandig om de werkzaamheden voor het opstellen van de Trajectnota te faseren. Een mogelijke fasering:

fase 1: beschrijven van de probleemstelling en de omgevingsanalyse (huidige en toekomstige situatie ten aanzien van verkeer en vervoer, het milieu en ruimtegebruik)

fase 2: het (integraal) ontwerpen en uitwerken van de alternatieven

fase 3: analyseren van de effecten en vergelijken van de alternatieven

fase 4: uitvoeren van gevoeligheids- en risico-analyse en trekken van conclusies.

In de praktijk zullen waarschijnlijk fase 2 en fase 3 verschillende malen doorlopen moeten worden. Het opstellen van de Trajectnota moet dan ook gezien worden als een cyclisch proces.

document T-8**Trajectnota**

De Trajectnota is het document, opgesteld ten behoeve van de besluitvorming, dat het resultaat weergeeft van een proces, waarin oplossingen worden ontwikkeld voor een bepaalde verkeers- en vervoersproblematiek, die op de milieu-effecten, economische en verkeerskundige gevolgen zijn beoordeeld en vergeleken. De volgorde van de hoofdstukken in de Trajectnota behoeft geen exacte weergave van het ontwikkelingsproces te zijn. Een uitgebreide beschrijving van inhoud, detailniveau en opbouw van de Trajectnota wordt weergegeven in Hoofdstuk 8 van Deel II van deze handleiding.

Het MER maakt een geïntegreerd onderdeel uit van de Trajectnota en het MER is er als zodanig niet uit te lichten. De Commissie m.e.r. heeft geen problemen met deze geïntegreerde aanpak, mits de MER in de Trajectnota herkenbaar is.

Doel van de Trajectnota

Het doel van de Trajectnota is het aanbieden door de Initiatiefnemer van een afwegingskader voor het Bevoegd Gezag om tot een afgewogen keuze tussen alternatieven te kunnen komen voor een oplossing van de geconstateerde problematiek.

Wettelijke eisen

De Trajectnota moet aan een aantal wettelijke vereisten voldoen. Deze staan weergegeven in artikel 4 van de Tracéwet, welke is opgenomen in Deel III van deze handleiding. Het MER-gedeelte moet voldoen aan de eisen van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer, welke staan weergegeven in Deel III van deze handleiding.

Doelgroepen

Het Bevoegd Gezag is de belangrijkste doelgroep van de Trajectnota, omdat deze een besluit moet nemen. De lagere overheden zijn echter ook belangrijk omdat deze planologische medewerking moeten verlenen. Tenslotte zijn alle overige belanghebbenden doelgroep. Elke doelgroep dient de voor hen belangrijke informatie snel en overzichtelijk in de Trajectnota te kunnen vinden:

- het Bevoegd Gezag verlangt een kort vergelijkend overzicht van de verschillende alternatieven met daarin voor- en nadelen en de milieu-, verkeerskundige, financiële en economische consequenties
- de betrokkenen (bestuurlijke) partijen (provincies, gemeenten, waterschappen) zijn sterk geïnteresseerd in de consequenties van het realiseren van elk van de alternatieven voor het gevoerde of gewenste beleid
- belanghebbenden als omwonenden, landbouwers, overige ondernemers en miliegroepen hebben met name aandacht voor: ruimtebeslag, locatie van de tracés, geluidhinder, luchtkwaliteit, bereikbaarheid en woonkwaliteit en natuurwaarden

document T-9**Standpunt en Ontwerp-Tracébesluit**

Het Standpunt en het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) worden vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de

minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het Standpunt (voorheen: Nota van Overwegingen) geeft de motivering weer voor de keuze van het voorkeurstracé. Het OTB bevat de volgende elementen:

- het gekozen tracé aan op kaarten met een schaal van ten minste 1 : 2.500. De marges die in de fase van de Trajectnota nog bestonden (100 meter aan weerszijden van het tracé en 2 meter voor wat de hoogteligging betreft), zijn nu niet meer aanwezig. Zie ook activiteit T-26.
- het tracé aan op één of meer overzichtskaarten op een schaal van ten minste 1 : 20.000.

document T-10

Tracébesluit

Het Tracébesluit wordt vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het Tracébesluit is in overeenstemming met het ontwerp-Tracébesluit of gewijzigd ontwerp-Tracébesluit onder opgave van redenen en met een toelichting.

Het Tracébesluit bevat de volgende onderdelen:

- het gekozen tracé op kaarten met een schaal van ten minste 1 : 2.500
- het tracé op één of meer overzichtskaarten op een schaal van ten minste 1 : 20.000
- tijdstip en wijze van het m.e.r.-evaluatie-onderzoek

Aanwijzing

Indien provincies en/of gemeenten naar aanleiding van het ontwerp-Tracébesluit te kennen hebben gegeven geen planologische medewerking te verlenen, geeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tegelijkertijd met het Tracébesluit één of meerder aanwijzingen.

4 Voorbereidingsstudie

Na de Trajectstudie, welke wordt afgesloten met het Tracébesluit, volgt de Voorbereidingsstudie. In het MIT behoort de voorbereidingsstudie bij de Planstudiefase. Tijdens de Voorbereidingsstudie dient het project technisch en procedureel verder worden uitgewerkt. In de praktijk zijn daar enkele jaren voor nodig. In deze fase vindt nog slechts besluitvorming op details plaats: de meeste belangrijke onderdelen zijn immers al bij het Tracébesluit vastgelegd en dienen -conform de Tracéwet- nog slechts procedureel afgehandeld te worden.

In de praktijk van de regionale directies wordt de Voorbereidingsstudie (de term komt uit het MIT en wordt niet als zodanig overal gebruikt) niet meer uitgevoerd door het projectteam dat de Trajectstudie uitvoerde (afdelingen "planstudies"); maar door een projectteam dat zich richt op de realisatie (afdelingen "nieuwe werken").

Voor het bestaande projectteam is het van belang al tijdens de Verkenningen-fase en Planstudiefase te weten dat in deze Voorbereidingsstudie nog veel werk verzet moet worden voordat "de schop de grond in gaat". Dat voorbereidende werk neemt enkele jaren in beslag. Het is ook de verantwoordelijkheid van het projectteam ervoor te zorgen dat de inhoud van het Tracébesluit goed wordt overgedragen aan het projectteam dat de realisatie voorbereid.

Werkzaamheden in deze Voorbereidingsstudie zijn:

- **Uitwerken tracé in bestekken**
Het is van belang ervoor te zorgen dat deze uitwerking van het tracé binnen de marges van het Tracébesluit gebeurt. Indien daarvan wordt afgeweken kunnen juridische problemen ontstaan. Bij het tracé behoren ook de maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard
- **Planologische inpassing**
De Tracéwet zorgt ervoor dat geen inspraak meer mogelijk is op de wijzigingen van de bestemmingsplannen en streekplannen voor zover het het tracé betreft, de procedure moet echter wel doorlopen worden. Gemeenten en provincies moeten binnen een jaar na vaststelling van het Tracébesluit planologische medewerking verlenen, als zij bij hun reactie op het Ontwerp-Tracébesluit hebben aangegeven planologische medewerking te willen verlenen.
- **Vergunningen aanvragen**
Onteigening, geluidhinder, grondwateronttrekking etc. zijn aan wettelijke regelingen gebonden. Inspraak in het kader van de betreffende wettelijke regelingen kunnen geen grond vinden in bedenkingen tegen het Tracébesluit. De Tracéwet geeft aan dat de aanvraag voor een vergunning niet eerder mag worden ingediend dan twee jaar voor de realisatie. In Hoofdstuk 15 van Deel II van deze handleiding wordt nader op deze wettelijke regelingen in gegaan.
- **Grondverwerving**
Onderaan de Realisatietabel van het MIT is een regel opgenomen voor voorbereidingskosten van projecten die nog in de planstudiefase verkeren. Op basis hiervan kan in deze Voorbereidingsstudie begonnen worden met grondverwerving.

- **Compensatie uitwerken**
Het compensatiebeginsel is vrij nieuw, een uitgekristalliseerde werkwijze bestaat nog niet. De verwachting is dat in deze Voorbereidingsfase het compensatieplan wordt gemaakt en ook daar eventueel al grond voor verworven kan worden.
- **Evaluatieprogramma m.e.r. maken**
De m.e.r.-regelgeving kent de verplichting tot evaluatie van het MER. Het Bevoegd gezag is verantwoordelijk daarvoor, maar in de praktijk zal de Initiatiefnemer de evaluatie verzorgen. Er bestaat nog niet veel ervaring met evaluatie van wegenprojecten. De Dienst Weg- en Waterbouwkunde brengt in 1996 een "Handreiking evaluatie m.e.r. weginfrastructuur" uit.

Na deze Voorbereidingsstudie kan een project in de Realisatietabel van het MIT worden opgenomen.

De Realisatietabel omvat alleen projecten die reeds in uitvoering zijn of waarvan zeker is dat ze het volgend begrotingsjaar in uitvoering zullen worden genomen. Van belang daarbij is ook de termijn waarbinnen het project in de Realisatietabel van het MIT wordt opgenomen. Het Tracébesluit wordt ongeldig indien na 13 jaar nog niet is gestart met de uitvoering van het project.

Adressenlijst actoren tracéwetprocedure

Ministerie V&W, DGV, afdeling IP

taak: Bevoegd Gezag namens de Minister van V&W bij weginfrastructuur
adres: Postbus 20901
2500 EX Den Haag
contactpersonen: Christian Zuidema, Petra van Spronsen
telefoon: 070-3517637, 070-3517883
telefax: 070-3516591

Hoofddirectie Rijkswaterstaat, afdeling IO

taken: kwaliteitsborging producten verkenningen, startnotities, trajectnota's en OTB's;
innovatie en uitvoeringskaders van deze producten;
voorbereiding/monitoring MIT-programma's;
Bevoegd Gezag namens de Minister van V&W bij vaarwegen en havens
adres: Postbus 20906
2500 EX Den Haag
contactpersoon: Martin Bos
telefoon: 070-3519052
telefax: 070-3519364

Ministerie VROM, Rijksplanologische Dienst, Afdeling Ruimtelijke Investeringen, Infrastructuur en Milieu

taak: Bevoegd Gezag namens de Minister van VROM, en interne coördinatie
VROM (RPD-DGM) bij Tracéwetprocedures
adres: Postbus 30945
2500 GX Den Haag
contactpersoon: drs. G.C. van Rangelrooij
telefoon: 070-3393155
telefax: 070-3391324

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

taak: administratieve voorbereiding en uitvoering formele inspraak
adres: Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag
telefoon: 070-3618775
telefax: 070-3614600

Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)

taak: het OVI is één van de zeven door de minister van Verkeer en Waterstaat
ingestelde Overlegorganen, waarin met vertegenwoordigers van maat-
schappelijke organisaties en instanties overleg wordt gevoerd over concrete
beleidsvoornemens
adres: Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag
telefoon: 070-3618719
telefax: 070-3614600

Commissie voor de milieu-effectrapportage

taak: opstellen advies-richtlijnen voor het MER en toetsings-advies over het MER
ten behoeve van Bevoegd Gezag; de Commissie is onafhankelijk en stelt
per project een werkgroep samen uit haar leden
adres: Postbus 2345
3500 GH Utrecht
telefoon: 030-2347666
telefax: 030-2331295

Wettelijk Adviseurs

taak:

organisaties:

advisering van Bevoegd Gezag over de Startnotitie en de Trajectnota/MER aangewezen in de m.e.r.-wetgeving: de (regionale) Inspecteur Milieuhygiëne (van het Ministerie VROM) en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (van het Ministerie LNV) in de provincie

Regionale Inspecties Milieuhygiëne

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe

adres: Postbus 30020
9700 RM Groningen

telefoon: 050-3656911

telefax: 050-3122474

De Regionaal Inspecteur voor de Milieuhygiëne in de provincie Overijssel

adres: Postbus 7009
8007 HA Zwolle

telefoon: 038-4695300

telefax: 038-4695330

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Gelderland

adres: Postbus 9013
6800 DR Arnhem

telefoon: 026-3528880

telefax: 026-3528256

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Utrecht

adres: Postbus 13154
3507 LD Utrecht

telefoon: 030-2333003

telefax: 030-2332073

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincies Noord-Holland en Flevoland

adres: Postbus 1182
2001 BD Haarlem

telefoon: 023-5154451

telefax: 023-5323088

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Zuid-Holland

adres: Postbus 5312
2280 HH Rijswijk

telefoon: 070-3985811

telefax: 070-3985850

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Zeeland
adres: Postbus 472
4330 AL Middelburg
telefoon: 0118-687200
telefax: 0118-638245

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Noord-Brabant
adres: Postbus 6195
5600 HD Eindhoven
telefoon: 040-2652911
telefax: 040-2460902

De Inspecteur van de Volksgezondheid voor en het Milieu in de provincie Limburg
adres: Huskenseweg 17b
6412 SB Heerlen
telefoon: 045-5728282
telefax: 045-5728265

Directeuren Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie

De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie Regio Noord
adres: Postbus 30032
9700 RM Groningen
telefoon: 050-5207207
telefax: 050-5267502

De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie Regio Oost
adres: Postbus 9079
6800 ED Arnhem
telefoon: 026-3781445
telefax: 026-3781250

De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie Regio Noordwest
adres: Postbus 3005
2001 DA Haarlem
telefoon: 023-5301171
telefax: 023-5301103

De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie Regio Zuidwest
adres: Postbus 3010
2270 JB Voorburg
telefoon: 070-3371227
telefax: 070-3694485

De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie Regio Zuid
adres: Postbus 6111
5600 HC Eindhoven
telefoon: 040-2329197
telefax: 040-2329199

Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde, afdeling IM

taak: advisering Bevoegd Gezag over MER-deel van concept-Trajectnota
adres: Postbus 5044
2600 GA Delft
contactpersoon: W.H. Janssen van de Laak
telefoon: 015-2699465
telefax: 015-2611361

Steunpunt Opdrachtgeverschap (SOS), Steunpunt Kosteninfrastructuur (SKI)

taak: advisering Bevoegd Gezag over kostenramingen in concept-Trajectnota
adres: Bouwdienst Rijkswaterstaat
Postbus 20.000
3502 LA Utrecht
contactpersoon: Ton Kleijn
telefoon: 030-2857956
telefax: 030-2857955

Trefwoordenlijst

Het vetgedrukte Romeinse cijfer geeft het betreffende deel van deze handleiding aan

A

Aanpassingsinrichting II: 128, 156
Aansluitingen I: 15, II: 97, 98, 99, 144
Aanvaardbaarheid van de Trajectnota I: 44, II: 60, 62
Aanvullende Richtlijnen I: 48
Aanvulling op het MER I: 47, 48, 51
Aanwijzing I: 13, 24, 50-52, 58, II: 60, 149-150, 153
Advies voor Richtlijnen I: 27, 34-37, 55-56, 61, II: 61
Adviesbureaus I: 31, II: 109, 122
Aggregatie I: 41-42, II: 88-90, 99
Akoestisch onderzoek II: 155-156
Alternatieven:
Alternatieven I: 21-22, 33, 39, 43, II: 61, 75-90
Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) I: 40, II: 61, 77-79
Nul- of Referentie-alternatief II: 30, 34, 61, 77
Nulplus-alternatief II: 82
Openbaar vervoer-alternatief (AV/OV) II: 77
Structuur-alternatief II: 85
Tracé-alternatief II: 83, 85
Automobiliteit II: 40-41, 45
Autonome ontwikkeling II: 31-32, 34, 51-52, 61

B

Barrièrewerking II: 42, 46, 86, 115-116, 124
Basisjaar I: 39, II: 51, 54, 99
Basispakket SVV2 II: 41
Bedrijfsterreinen II: 55, 101, 146
Beheersen II: 10, 12
Belangengroepen I: 20, 23, 25, 31, II: 21-22, 82, 100
Belangrijkste effecten II: 110
Belemmeringenwet privaatrecht II: 154
Beoordeling aanvaardbaarheid Trajectnota I: 44, II: 60, 62
Beoordelingskader II: 34-35, 39, 111, 116, 119, 121

Bereikbaarheid I: 38, II: 31, 36, 39-40, 43-44, 52-53, 57, 108, 124, 145-146
Beroep I: 51-52, II: 65, 150, 152, 156-158
Beslisdocument I: 52, 56, II: 11-12, 15, 31, 76
Bestekken I: 59
Bestemmingsplan I: 59, II: 35, 47-49, 59-60, 149-152, 155
Bewoners I: 20-21, II: 21-22, 62, 123
Bodem en water II: 108
Bouw- en aanlegvergunningen II: 149-152
Bouwverordening II: 157, 159
Brandstofkosten II: 143-144
Broeikaseffect II: 40, 42

C

Collectief vervoer II: 40
Commissie m.e.r. I: 14, 34-37, 46-48, 56-57, II: 61-62
Communicatiedoelstellingen II: 20, 23
Communicatieplan II: 21, 30
Communicatiestrategie II: 23-24
Community impact analyse II: 90
Compensatiebeginsel II: 47, 49, 117, 156
Compenserende maatregelen II: 61, 86, 109, 129
Congestiekansen II: 39-41, 92-93
Corridorstudie II: 57, II: 57-58
Criteriumgroepen II: 89

D

Derde Nota Waterhuishouding II: 48, 112, 113
Deskundigen I: 14, 20, II: 22, 153
Detailkaarten II: 69, 164
Detailniveau II: 71-72
Distributie-effect II: 143
Draagvlak I: 13, 33, II: 19, 36, 48, 60, 62, 66, 75, 89
Duurzaamheid I: 42, II: 33, 46-47, 107-108, 125

E

Ecologie II: 108, 114, 116-117

Ecologische hoofdstructuur (EHS) II: 46, 47, 86, 114, 116
EG-aanbesteding I: 53
Eindtabel II: 90
Energie en grondstoffen II: 108, 125
Evaluatie II: 51, 60
Evaluatie-onderzoek I: 51
Evaluatieprogramma I: 60
Externe veiligheid II: 42, 70, 101, 108, 123-124

F

Faseren I: 56, II: 10-11
Fiets II: 43-44, 56, 83, 128-130
Filevorming II: 53, 92
Forum I: 36

G

Geluid I: 42, II: 46, 70, 89, 100, 108, 115-119
Geluidhinder II: 42, 46, 70, 88, 100-101, 108, 119, 151
Geluidsbelasting II: 40, 118-120, 164
Gemeenten o.a.: I: 20-22, 44-52, II: 21-22, 59-66, 70-71, 127, 129
Gevaarlijke stoffen II: 40, 42, 101, 123-124
Gevoelighedsanalyse I: 43, II: 35, 55, 73, 87-88, 98
Gewenste situatie I: 39, 55, II: 41-43, 51-52
Gewogen raming II: 137
GIS II: 110-111, 113, 117, 120, 122, 163
Goederenvervoer II: 40-43, 94
Grondverwerving I: 59
Grondwaterwet II: 158

H

Herinrichting I: 127-128, II: 156
Hoofdweg I: 8, 13, II: 37, 69, 91, 97, 149

I

Informatiebijeenkomsten I: 36, 45-46
Infralab I: 22, II: 19

Inspraak o.a.: I: 35, 37, 45-50, 59, 61, II: 60-67, 135, 151
 Inspraaknotitie I: 37, 56
 Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat I: 14, 45-46, 56, 61, 67, II: 67
 Insprekers I: 33-35, 38, 45-46, 50, II: 71, 123

J

Just-in-Time (JIT) II: 146

K

Kavelruil II: 156
 Klankbordgroep II: 17
 Knoopunten I: 15, II: 33, 57, 85
 Kosten-baten-analyse II: 88, 133
 Kruispuntstromen II: 99

L

Landbouw I: 57, II: 44, 86, 100, 127-128, 156
 Landelijk gebied II: 44-46, 127
 Landinrichtingswet II: 128, 156
 Landschap I: 39, 42, II: 33, 42, 46-48, 86-89, 108-111
 Leefbaarheid I: 34, 41, II: 31, 34, 36, 39-41, 43, 97, 100, 108
 Leidingen II: 131, 159
 Letselongevallen II: 41, 103
 Lokatiebezoek Commissie m.e.r. I: 35, 55
 Lozingenbesluit bodembescherming II: 158
 Luchtkwaliteit I: 57, II: 42, 72, 108, 116, 120-124

M

Maatgevende periode II: 101
 Maatregelen o.a.: I: 39-41, II: 40-48, 79-86, 111-117, 120-131
 Markt I: 36, 46
 M.e.r.-plicht I: 8, 11, 13, 15, II: 60-61
 MIT I: 11-25, 59-60, II: 51, 133, 138
 Monetaire waardering II: 141
 Monumentenwet II: 157
 Multi-criteria-analyse (MCA) II: 89

N

Nationaal Milieubeleidsplan
 Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) II: 45
 NMP+ II: 45
 NMP2 II: 45
 Natuur en landschap I: 31, 42, II: 33, 42, 46, 49, 88-89
 Natuurbeschermingswet II: 47, 157
 Natuurlijk milieu I: 42, II: 70, 89, 107-108
 Nota Corridorbenadering II: 57
 Nota Landschap II: 47
 Nota Regio's zonder grenzen II: 48
 Nul-alternatief II: 32, 34, 61, 77-78, 88
 Nutsvoorzieningen II: 131

O

Omgeving van het project II: 21
 Omgevingsanalyse o.a.: I: 38-39, 56, II: 30-32, 73, 109-110, 120-121, 124
 Onderhoudskosten I: 39, II: 89, 143-144
 Onteigeningswet II: 152
 Ontgrondingenwet II: 154
 Ontwerpproces II: 31, 33, 37, 84-85
 Open Planproces I: 49, II: 19, 58
 Openbaar vervoer I: 20, 31, 38, II: 40-44, 56-57, 77, 83, 93-94, 97, 146
 Openluchtrecreatie II: 46, 127-128
 Organisatie I: 21, 32, 45-46, 53-54, II: 12, 15-17
 Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) I: 14, 27, 44-47, 61, II: 64
 Overzichtskaart I: 55, 58, II: 69, 71, 164

P

Parkeren II: 39-40, 146
 Peilbesluiten II: 158
 PKB-procedure I: 9
 Planjaar II: 92
 Planologische inpassing I: 41, 59, II: 60, 149, 151

Planstudiefase I: 11, 14, 17, 22-24, 52, 59
 Planstudietabel II: 51
 Probabilistische raming II: 137
 Probleemanalyse II: 31-32, 36, 83
 Programma MER I: 7
 Project Ramingen Infrastructuur II: 133
 Projectopdracht I: 19, 24
 Projectorganisatie I: 21, 53, II: 16-17, 26, 163
 Projectplan I: 24, 31, 38, 52-53, 56, II: 11, 14
 Provincies o.a.: I: 21-22, 45-52, 58-61, II: 21-22, 64-66, 158-159

R

Rapport van bevindingen I: 14, 26, 47, II: 64
 Realisatiefase I: 11-15, II: 14, 16, 20, 135, 139
 Realisatietabel I: 59-60
 Rechtsbescherming I: 13, II: 60
 Reconstructie I: 15, II: 36, 127, 129
 Recreatie II: 44-47, 55, 117-118, 127-129, 156
 Regionale economie II: 53
 Relatiematrix II: 95-98
 Richtlijnen o.a.: I: 27, 33-39, 42, 48, 52-56, II: 61-63
 Risico-analyse I: 56, II: 31, 35
 Rivierenwet II: 157
 Ruilverkaveling II: 127-128, 156
 Ruimtelijke kwaliteit II: 108, 125

S

Schriftelijke reacties I: 35, 46
 Selected link II: 99
 Sociale aspecten II: 89, 108, 123, 129, 133, 135
 Spoorwegen I: 8-9, 15, 55, II: 52
 Stadsgewesten II: 43-44
 Standpunt I: 27, 48-50, 57-58
Startnotitie
 Concept-Startnotitie I: 31-32, 54-55
 Startnotitie o.a.: I: 24, 27, 31-37, 52-55, II: 55-56, 61-64, 83

Staten Generaal I: 51, II: 65
 Steunpunt Kosten Infrastructuur
 I: 44, II: 133
 Steunpunt Opdrachtgeverschap
 II: 133
 Strategische werkconferentie
 I: 21-24
 Streefbeelden II: 39-41, 93
 Streekplan I: 59, II: 35, 47-48,
 59, 149-151
 Structuurschema Groene
 Ruimte II: 44, 2:46
 Studiegebied o.a.: I: 38, 54-55,
 II: 32-33, 54-55, 71-72,
 91-98, 102-104
 Substitutie II: 56-57, 80, 94-95
 SVV2 o.a.: II: 39-43, 87, 108

T

Toekomstige situatie I: 56, II: 32,
 39, 51, 54-56, 91, 95, 97
 Toekomstjaar II: 54-55, 97, 99
 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.
 I: 46
 Toetsingscriteria I: 41, II: 34,
 111-112, 116, 118, 120, 124,
 128, 130
 Tracé-adviescommissie I: 32, 40,
 II: 65-66
Tracébesluit
 Concept-Ontwerp-Tracébesluit
 I: 49
 Ontwerp-Tracébesluit o.a.:
 I: 48-51, 57-59, II: 63-65,
 133, 135, 149, 151
 Tracébesluit o.a.: I: 12-14,
 50-52, 58-60, II: 60-61,
 64-65, 149-153
 Tracéraming II: 135, 139
 Tracering II: 33, 84-85, 120
 Tracéwet o.a.: I: 9-18, 49, 54,
 59, II: 57-72, 91, 149
 Trajectraming I: 39, II: 135, 139
 Trajectstudie o.a.: I: 11-14,
 24-59, II: 57-58, 91
 Transportkosten II: 142-144
 Trillingen II: 117-119
 Tweede Structuurschema Verkeer
 en Vervoer II: 39, 108

U

Uitbesteding I: 9, 31, 38, 43,
 53-54
 Uitbreiding I: 8, 15, II: 53, 57,
 79, 95-98, 147, 149

V

Vaarwegen I: 8, 15, II: 40, 52,
 55, 61, 129
 Value of Time II: 143
 Variabele voertuigkosten II: 144
 Varianten o.a.: I: 52, II: 61-64,
 76, 88-90, 164-169
 Verkeersafwikkeling I: 33, II: 31,
 43, 53, 92-93, 103, 147
 Verkeersleefbaarheid I: 38, 41,
 II: 31, 35-36, 52-54, 72, 95,
 100, 108
 Verkeersmodel II: 91, 95-99,
 103-105, 122
 Verkeersplanologische beschou-
 wing II: 92-93
 Verkeersveiligheid I: 31, 33, 38,
 II: 40-41, 52-54, 89, 91,
 102-105, 108, 124
 Verkenning o.a.: I: 11, 17-26,
 31-33, II: 62, 85-86
 Verkenningennotitie I: 22-24,
 31-32, 38
 Verkenningentabel I: 17-19, 21
 Versnippering II: 33, 40, 42,
 45-46, 110-111, 115-117, 127
 Vervoerswijzekeuze II: 143
 Verzuring II: 40, 42, 113, 121
 Vestigingsplaatsfactoren
 II: 145-146
 Vierde nota over de ruimtelijke
 ordening II: 43
 VINEX I: 35, II: 43-44, 51, 108
 Voorbereidingsstudie I: 12, 14,
 58-60
 Voorgenomen activiteit I: 33,
 54-55, II: 32, 61, 76, 78, 81, 88
 Voorkeursalternatief I: 27, 49,
 II: 76
 Voorlichtingsavonden I: 35
 Voortoets I: 44
 Voorzittersbrief I: 36
 Vrachtverkeer II: 46, 56, 94,
 99-101

W

Waterbeheer II: 48, 127, 130
 Waterkeringen II: 127, 130-131,
 156
 Waterschappen o.a.: I: 44-48,
 50, II: 64-66
 Waterstaatswet II: 156
 Werkgroep Inspraak I: 9, II: 19, 67
 Wet bodembescherming II: 159
 Wet geluidhinder II: 100, 119,
 155
 Wet milieubeheer o.a.: I: 13, 48,
 57, II: 78, 153, 158
 Wet op de waterhuishouding
 II: 158
 Wet verontreiniging oppervlakte-
 wateren II: 158
Wettelijke Adviseurs
 Directeuren Landbouw, Natuur
 en Openluchtrecreatie I: 14
 Inspecteur Milieuhygiëne I: 14
 Wettelijke Adviseurs I: 14, 21,
 33-35, 37-38, 55-56, II: 64
 Woningbouw II: 34, 40, 46, 55,
 78, 87, 98, 129-130
 Woningbouwlocaties II: 40, 55, 98
 Woningwet II: 151-152
 Woon- en leefmilieu I: 42, II: 53,
 70, 89, 107-108, 118-119,
 123, 129

Z

Ziekenhuisgewonden II: 102-104



De Dienst Weg- en Waterbouwkunde is de adviesdienst voor techniek en milieu voor de weg- en waterbouw, die onderzoekt, adviseert en kennis overdraagt in de constructieve weg- en waterbouw, de natuur- en milieutechniek van fysieke infrastructuur, waterkeringen en watersystemen, en de grondstoffenvoorziening voor de bouw, inclusief de milieu-aspecten.

Voor meer informatie:

Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Rijkswaterstaat, Van der Burghweg 1,
Postbus 5044, 2600 GA DELFT, tel. 015 - 26 99 285

P-DWWW-96-018

ISBN 90-369-3714-0