



# MER-Nieuws

nummer 42 - februari 2004

## Het gesprek: Beheer en onderhoud in relatie tot m.e.r.

Hou(w)en voor bouwen is het motto voor het beleid van de nieuwe minister. Wat betekent dat voor m.e.r.-en en planstudies? De prioriteit leggen bij beheer en onderhoud lijkt logisch in tijden van beperkte budgetten en (dreiging van) achterlopend onderhoud. Maar is het Nederlandse wegennet na de lopende tracé/m.e.r.-studies en ZSM af? Kunnen we dan volstaan met alleen beheer en onderhoud? Dit artikel is een weergave van een discussie over dit onderwerp tussen Margo de Wolf, Gerrit Blikman, Hans van der Togt, Edwin Lakerveld en gespreksleider Jos Arts (DWW).



### Wat verstaan jullie onder 'beheer en onderhoud'?

**Gerrit Blikman:** De term 'beheer' slaat op de exploitatie van de weg: die dingen doen, waardoor het verkeer vlot en veilig kan rijden, zonder dat ingrepen aan de weg zelf worden gedaan. 'Onderhoud' betreft de instandhouding van de weg inclusief kleine verbeterpunten om de weg aan veranderde eisen te laten voldoen.  
**Hans van der Togt:** De doelstellingen gaan wel verder dan 'beheer en onderhoud'. Onze ruimte is beperkt en er zijn nauwelijks aanlegprojecten meer. Daardoor vloeien werkzaamheden in elkaar over. We moeten meegaan met de tijd. Neem bijvoorbeeld de kanalen in Noord-Brabant. Bij puur instandhouden volgens de toenmalige normen zouden ze snel onbruikbaar zijn.  
**Margo de Wolf:** Dat klopt, een vlotte doorstroming bereik je niet meer door de wegen op norm te houden.

*Gespreksdeelnemers: v.l.n.r. Hans van der Togt (hoofd Beheer en Onderhoudshuis, DWW), Edwin Lakerveld (beleidsmedewerker DGP), Geke Kiers (MER-nieuws), Jos Arts (Tracé/m.e.r.-centrum, DWW), Margo de Wolf (dienstkringhoofd Haaglanden), Gerrit Blikman (programmamanager beheer en onderhoud bij het Hoofdkantoor).*

**Hans:** Daarom zullen we ook moeten anticiperen op maatschappelijke ontwikkelingen en op voertuig- en wegdektechnieken. Misschien heeft iedereen binnen tien jaar wel een boardcomputer, waardoor informatiepanelen overbodig worden.  
**Edwin Lakerveld:** Aanleg van nieuwe infra komt nauwelijks meer voor, we moeten ons redden binnen de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld door verbreding of betere benutting. De gelden voor aanleg, benutting en beheer en onderhoud zijn dan een soort communicerende vaten. Welk geld wordt waarvoor gebruikt?

### Is de grens tussen groot onderhoud en aanleg nog wel duidelijk?

**Margo:** Nou, die grens vervaagt wellicht maar

### In dit nummer:

- 1** Het gesprek: Beheer en onderhoud in relatie tot m.e.r.  
Als het Nederlandse wegennet af is kunnen we volstaan met beheer en onderhoud... Of toch niet?
- 3** SNIP-ervaringen:  
Wie is wanneer aan zet?  
Ik zit al een half jaar op SNIP 2a te wachten... Wie wacht waarop?
- 4** Stad en snelweg komen er samen uit in Maastricht  
Een kwestie van een hele lange aanloop en dan is het snel zaken doen...
- 5** Tracéwet gaat zelf op de schop  
Geen spoedwet, maar wel een (voor)spoedige procedure
- 6** Een andere blik op de weg  
Over ruimtelijke kwaliteit: een lijn door het landschap of een weg gezien door meerdere brillen?
- 7** ZSM II  
Voortvarende plannen worden projecten
- 8** MER Actueel  
Hard werken aan de toegangspoort voor het noorden. Weg met de dagelijkse files op de A28.

misschien moet je je ook richten op zo efficiënt en goedkoop mogelijk werken. Groot onderhoud kun je veel meer vanuit de aanlegkant aansturen.

**Edwin:** Deze ontwikkeling zie je ook terug in de regelgeving. Door aanpassing van de Tracéwet kan voor een simpele benuttingmaatregel een eenvoudige procedure worden gevolgd, vergelijkbaar met de Spoedwet.

**Gerrit:** Toch is er wel een knip: zodra de functionaliteit van de weg verandert kun je niet meer

## **(vervolg pagina 1) Het gesprek: Beheer en onderhoud in relatie tot m.e.r.**

van beheer en onderhoud spreken, maar is het aanleg – bijvoorbeeld bij capaciteitsuitbreiding. Ik zie wel dat functionele eisen aan de weg scherper worden en dat geldt ook voor de randvoorwaarden waar je aan moet voldoen.

*Hans:* Misschien moeten we er ook eens mee ophouden om over autosnelwegen in de Randstad te praten, het zijn eigenlijk niet meer dan ontsluitingswegen. Een echte autosnelweg heeft niet om de paar kilometer op- en afritten. *Edwin:* In dat verband moet je ook naar je reistijden kijken. Wat is redelijk? Een ringweg is wat anders dan het traject Zwolle-Groningen. Heb je het over een ringweg dan moet je ook de functionaliteit voor geluid en lucht aanpassen.

*Margo:* Inderdaad en dat heeft ook consequenties voor het beheer. Met smallere rijstroken door benutting en 80 km als maximum snelheid rijden auto's dicht op elkaar, dat geeft meer risico op ongelukken en daardoor ontstaan weer gemakkelijk files. Dat betekent dat het accent meer moet komen op incidentmanagement: zorg dat auto's blijven rijden, ook als er een ongeluk gebeurt of aan de weg gewerkt wordt. *Gerrit:* Het tegenstrijdige is dat we kiezen voor meer rijstroken om files tegen te gaan en de betrouwbaarheid van de reistijd te vergroten, maar dat daardoor de gevoeligheid voor incidenten juist toeneemt.

### **Wat kunnen we in onze m.e.r.- en planstudies doen aan beheer en onderhoud?**

*Edwin:* Ik mis in de voorbereiding voor de besluitvorming informatie over consequenties voor beheer en onderhoud van de verschillende alternatieven. Onze primaire insteek is altijd om bestaande knelpunten op te lossen en daar de investeringskosten bij te geven. Met een lifecyclebenadering zou je beter rekening kunnen houden met de gevolgen en kosten voor b&o en dat dan best in de afwegingen kunnen betrekken.

*Gerrit:* Bij aanlegprojecten is er zo'n druk vanuit de omgeving en de milieuhoeft dat je al blij bent als je een alternatief hebt dat voldoet aan de randvoorwaarden. Als je dan nog eens 5 % bij de investeringskosten op moet tellen om straks geld op beheer en onderhoud te besparen vraag ik me af of dat nog mee kan tellen in het besluitvormingsproces.

*Edwin:* Als je de informatie niet hebt kun je het sowieso niet afwegen.

*Margo:* Je kunt dan berekenen wat extra kosten zijn op korte termijn en wanneer je dat op lange termijn bij beheer en onderhoud terugverdient.

*Hans:* Het gaat niet alleen om kosten. Weeg de

verkeersverstoring maar mee dat een weg elke 4 of 5 jaar afgesloten moet worden voor onderhoud.

*Margo:* Het moet mogelijk zijn om te kiezen voor iets duurder materiaal als je daarvan voordeel kunt verwachten. LED-lampen die tien jaar meegaan vinden we bijvoorbeeld te duur, maar de goedkopere lampen die we overal hebben moeten wel iedere twee jaar worden vervangen, waardoor het alsnog dure lampen worden. Op zich kost het weinig moeite om lifecyclekosten in onze berekeningen mee te nemen, maar of het de besluitvorming verandert vraag ik me af.

*Edwin:* Nu krijgen we die informatie in ieder geval niet dus kunnen we ons er zeker niet op baseren.

### **Welke ontwikkeling zien jullie voor beheer en onderhoud aan benuttingsmaatregelen?**

*Margo:* Benutting wordt vaak ondersteund door camera's en andere geavanceerde systemen. Volgens mij worden de kosten voor het bemenen van die systemen te weinig betrokken in de overwegingen.

*Hans:* De eisen die de ARBO stelt aan de omstandigheden voor werk aan de weg kunnen een behoorlijk effect op planstudies hebben. Kan een aannemer niet volgens zijn veiligheids-certificaat werken, bijvoorbeeld doordat er geen obstakelvrije zone is, dan is er geen beheer en onderhoud mogelijk.

*Edwin:* In de investeringsbeslissingen zullen bedrijfseconomische afwegingen en dus ook de duurzaamheid een rol spelen. Benuttingsmaatregelen kunnen na een jaar al weer terugverdiend zijn, dan heb je toch wat gewonnen als na 5 jaar de weg weer vol is gelopen. In de beslissing moeten eigenlijk ook de kosten voor stilstaan vanwege beheer en onderhoud worden meegewogen.

### **Ik hoor heel veel extra eisen aan planstudies terwijl die juist goedkoper en sneller moeten. Planstudies dreigen soms te sterven in schoonheid, hoe voorkom je dat bij de ZSM-projecten?**

*Edwin:* Er worden bij de ZSM-studies minder alternatieven en aspecten onderzocht, maar beheer en onderhoud zou er wat mij betreft wel in moeten zitten.

*Margo:* Je moet niet vervallen in details. Welke armaturen je nodig hebt, dat hoeft pas na het tracébesluit.

*Edwin:* De grootste kostenplaatsen moet je wel kunnen benoemen, dus die posten welke gevolgen voor de alternatievenkeuze kunnen hebben. Je werkt immers van grof naar fijn, dat kan ook voor beheer en onderhouds aspecten in

planstudies.

*Gerrit:* Grote kostenposten zijn her-asfalteren en werk aan kunstwerken.

*Hans:* Extern is er grote druk voor meer comfort door bijvoorbeeld ZOAB, maar dat vergt wel veel meer onderhoud. Dat wringt en zou eigenlijk explicieter gemaakt moeten worden.

### **Hoe zit het met de kennisinbreng van beheer en onderhoud bij planstudies?**

*Gerrit:* Het is van belang dat vanuit beheer en onderhoud tijdig ontwerpen worden gecheckt, bijvoorbeeld door met elkaar op te lopen bij het definitief ontwerp.

*Margo:* Om er beter rekening mee te houden in planstudies kunnen in principe de mensen uit de dienstkring worden ingeschakeld bij een m.e.r. In de praktijk is de inbreng echter beperkt; we hebben het te druk met het dagelijkse lopende band werk. Toch moeten we meer aandacht hebben voor de lange termijn.

*Hans:* Jobrotation tussen planstudies, aanleg en beheer en onderhoud is in dit verband ook heel zinvol.

### **Hoe regel je de overgang naar beheer en onderhoud bij een aanlegproject?**

*Hans:* Eigenlijk moet je geen oplevering accepteren, waarbij beheer en onderhoud nog niet duidelijk geregeld is. Laat de rood/witte borden dan maar staan.

*Edwin:* De terugkoppeling naar de planstudie vanuit de aanleg ontbreekt vaak.

*Margo:* En zo kunnen er dingen door versobering verdwijnen zonder dat er iemand over aan de bel trekt. Dat zou moeten bij het overdrachtsmoment... eh moment.

*Hans:* Terwijl de materiaalkeuze eigenlijk iets voor de beheerder is, die heeft er last van. Neem bijvoorbeeld een obstakelvrije berm. Maaien kost dan bijna niets. Paaltjes plaatsen betekent extra onderhoudskosten.

### **Hou(w)en voor bouwen lijkt het motto. Komen er nog wel planstudies?**

*Edwin:* Ja, het belangrijkste uitgangspunt is dat we de bestaande infrastructuur onderhouden. Daarnaast blijft er financiële ruimte voor projecten.

*Gerrit:* Er is geen beleidsinhoudelijke relatie tussen beheer en onderhoud en aanlegprojecten, alleen een financiële relatie. Er is geen sprake van een prioriteitskeuze: beheer en onderhoud moet je gewoon altijd doen, of je nu bouwt of niet. Alleen doordat je je geld maar één keer kunt uitgeven, wordt de financiële ruimte voor bouwen beïnvloed door beheer en onderhoud.

# SNIP-ervaringen:

## Wie is wanneer aan zet?

Bij het invoeren van SNIP in 2002, als spelregelkader voor natte m.e.r.-projecten, was meteen al duidelijk dat het geen 1:1 kopie is van de droge 'equivalent', oftewel het MIT. Maar hoe werkt het dan wel? En vooral: 'Wie is wanneer aan zet?' Dat inzicht moet gaandeweg worden opgedaan in projecten die al wat langer meegaan. De Directie Oost-Nederland heeft in het kader van Ruimte voor de Rivier veel natte projecten onder zijn hoede. Wat is hun werkwijze?

Om SNIP beter toepasbaar te maken heeft de Directie Oost-Nederland haar werkproces van intake tot en met realisatie in beeld gebracht. Welke acties en producten moeten op welk moment door wie geproduceerd worden om weer een volgende stap te kunnen maken? De keuzes concentreren zich vooral rond de beslistmomenten 2a en 3. Wat betekenen deze momenten voor het werkproces in natte projecten?

### Wel of geen status?

Bij beslistmoment 2a, de zogenaamde variantkeuze, wordt de oplossing op hoofdlijnen gekozen. Deze keuze vindt plaats op basis van het MER en kan belangrijke gevolgen hebben voor de realisatiekosten. Een formeel inspraakmoment is er dan nog niet geweest. In de Tracéwetprocedure (in het MIT) gaat aan de standpuntbepaling wel inspraak vooraf. In de meeste procedures rond natte projecten is dat pas het geval als het ontwerpbesluit met het MER ter visie ligt, dus pas na beslistmoment 3. Dit is het geval bij m.e.r.-procedures voor een ontgrondingsvergunning, een dijkverleggingsplan of een Wet Milieubeheer-vergunning voor berging van verontreinigde grond. Informele



SNIP vindt de weg in natte projecten.

inspraak organiseren is op moment 2a uiteraard wel mogelijk, maar dan moet wel benadrukt worden dat deze inspraak geen status heeft. De burger moet in dat geval verteld worden dat de informele inspraak meegewogen wordt bij de keuze voor een alternatief en dat ze pas bij de vergunningprocedure formeel bezwaar kunnen maken.

Ook voor beslistmoment 3, de projectbeslissing, is het soms nog zoeken naar 'wie doet wat, wanneer en met welke status?' In de periode

bevestigd door een ander Bevoegd Gezag. Dat is wennen voor V&W, maar ook wennen voor de burgers en leden van andere bestuursorganen, aangezien V&W veelal zelf de besluiten nam over eigen projecten. Het interne wennen klinkt nogal eens door in licht gefrustreerde reacties op het SNIP: "ik zit al meer dan een half jaar op SNIP 2A te wachten..." Maar dat geldt ook voor de burgers, getuige het aantal vragen hierover tijdens de inspraak.

## Karakter van SNIP

Vanaf 2002 zijn natte V&W-projecten gehouden aan een spelregelkader, de SNIP-Spelregels voor Natte Infrastructuur Projecten. In het SNIP is de besluitvormingsprocedure vastgelegd voor alle aanlegprojecten die betrekking hebben op waterkeren en waterbeheeren. In vergelijking met de droge MIT-spelregels valt op dat:

- het merendeel van de 'natte' projecten geen eenduidig juridisch kader heeft omdat ze niet onder de tracéwetprocedure vallen;
- het Ministerie van V&W vaak maar deels of zelfs helemaal geen Bevoegd Gezag is.

Deze verschillen bepalen dat het karakter van SNIP anders is dan dat van het MIT.

### Meer weten over SNIP?

Zie ook de eerdere artikelen over dit onderwerp in MER-nieuws nr. 36 (feb. 2003) en nr. 30 (feb. 2002) op intranet: [www.venw.net.minvenw.nl/rws/dww/tracemer](http://www.venw.net.minvenw.nl/rws/dww/tracemer)

tussen SNIP 2A en 3 is het voorkeursalternatief uitgewerkt in een concreet plan, op basis waarvan de vergunningaanvraag of het ontwerpplan kan worden ingediend bij het bevoegd gezag. Vóór indiening zal V&W zich echter moeten uitspreken of er uitzicht is op financiering. Net als een particuliere initiatiefnemer, zal het ministerie moeten beslissen of men deze investering echt wil gaan doen, voordat het bevoegd gezag zich uitsprekt over aanvraag of ontwerpplan.

Bij het project Hondsbroekse Pleij, een plan voor het terugleggen van de dijk bij Westervoort (Gelderland) is dit expliciet gesteld door het waterschap Rijn en IJssel. Het ontwerpplan werd pas in behandeling genomen toen duidelijk was geworden dat uitvoering écht mogelijk was met de beschikbare budgetten bij V&W, ergo: nadat de projectbeslissing door de Staatssecretaris was genomen. Binnenkort komt het ontwerpbesluit van het Waterschap ter visie, gelijktijdig met de trajectnota/MER en de herziening van het bestemmingsplan. Afgezien van de inspraak op de startnotitie is dat het eerste moment dat de burgers formeel op het voornemen, en indirect op het SNIP-3 besluit, kunnen inspreken.

Meer informatie: [Josan Tielen \(DON\)](mailto:Josan.Tielen@don.rws.minvenw.nl), 026-3688449, [j.a.l.w.tielen@don.rws.minvenw.nl](mailto:j.a.l.w.tielen@don.rws.minvenw.nl) of [Carel van Beloï \(DON\)](mailto:Carel.vanBelois@don.rws.minvenw.nl), tel. 026-3688802, [c.vbelois@don.rws.minvenw.nl](mailto:c.vbelois@don.rws.minvenw.nl)

## Beslistmomenten SNIP

1. Intakebesluit
2. Opdracht planstudie
- 2.a. Variantkeuze
3. Projectbesluit
4. Voorbereidingsbesluit uitvoering
5. Uitvoeringsbesluit
6. Opleveringsbesluit

De beslistmomenten van SNIP zijn vooral intern gericht. De juridische status moet daarom in een later stadium van de besluitvorming worden

# Stad en snelweg komen er samen uit in Maastricht

## Na een lange aanloop snel zaken doen

De A2 passage Maastricht is een project met een geschiedenis van meer dan 25 jaar. En de hinder die stad en snelweg van elkaar vinden is in de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. De doorbraak kwam op 15 januari 2003 toen een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio werd afgesloten. Dit voorjaar komen de startnotitie en de nota ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten uit met daarin een voortvarend onderzoeksvoorstel, waarin naast integrale planontwikkeling voor de infrastructuur ook de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht. Na een lange aanloop is het snel zaken doen.

Na de pensionering van de projectleider Joop Spithout nam Jeroen Maas eind 2003 het stokje van de A2 Passage Maastricht over. Dit moment viel samen met de overgang naar de planfase. "Een goed moment voor een wisseling", vindt Jeroen Maas, "Joop heeft het pad weten te effenen naar de bestuursovereenkomst, waarin harde afspraken over financiering en de scope van het project zijn vastgelegd. Aan mij de taak om – uitgerust met een gigantisch archief – fris en kritisch op de uitvoering van die afspraken toe te zien.

### Drie vliegen in een klap

Tegelijk met de tracéwetprocedure van de A2 worden parallel een ruimtelijke orderingsprocedure én een Europese aanbestedingsprocedure opgestart. Als waren het drie vliegen in één klap. Concreet betekent dit dat in het voorjaar 2004 behalve de Startnotitie ook een Nota van Ruimtelijke Randvoorwaarden en Uitgangspunten (Nota R&U) wordt uitgebracht en dat in het najaar 2004 de aanbesteding plaats vindt. "De Startnotitie is het onderzoeksvoorstel voor te onderzoeken autosnelwegalternatieven en effecten. In de Nota R&U worden kaders opgesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling, oftewel: Waar mogen kantoren en waar mogen woningen komen in Maastricht-Oost. Hierin trekken de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat gezamenlijk op om te komen tot één integraal plan", legt Jeroen Maas uit.

In deze plannen wordt vooralsnog uitgegaan van een tunnelachtige oplossing van de A2, waarbij op of aan de A2 extra woningen/kantoren gerealiseerd kunnen worden. Als een marktpartij echter met een beter plan komt, wordt die vrijheid ook geboden. Door de doorstromings- en bereikbaarheidsfunctie te combineren met woon/werkfuncties kunnen nieuwe innovatieve oplossingen voor

het A2-gebied van Maastricht ontwikkeld worden. Jeroen Maas: "Dat is eerder gedaan, bijvoorbeeld in Sijtwende, maar wij gaan in de procedure nog een stapje verder. Niet op het einde van de procedure (tracébesluit), maar al in de trajectnota/MER-fase vragen wij marktpartijen om een totaalplan voor de infrastructuur en



het gebied te maken. In de nota onderzoeken wij de effecten van deze plannen. Wij vragen ook een prijsgarantie voor dit totaal plan. Hiervoor vindt in het najaar 2004 de Europese aanbesteding plaats."

Volgens Jeroen Maas levert deze aanpak aan alle kanten winst op. "Wij kunnen gebruik maken van de innovatieve ideeën van de markt door deze zo vroeg te betrekken. Anderzijds kan de markt haar eigen methoden en technieken inzetten, waardoor zij goedkoper kan werken. Ook kan integrale planvorming zorgen dat het product een hogere kwaliteit krijgt." Een ander groot voordeel voor Rijkswaterstaat is dat reeds in de planstudiefase een prijsgarantie afgegeven kan worden.

Het verhaal achter de A2 is dat het niet alleen om infrastructuur draait, maar ook om gebiedsontwikkeling. Bovendien wordt via een PPS-

constructie de markt in een zeer vroeg stadium bij het project betrokken. De vraag rijst waarom deze aanpak dan niet direct is gekozen? Jeroen Maas: "Na 25 jaar studie zijn alle kanten van Maastricht als alternatief aan de orde geweest. Dat verleden heeft er toe geleid dat we er nu samen met de gemeente uit komen in plaats van ieder voor zich. Daardoor zijn andere oplossingen mogelijk geworden."

### Schaduw van het project

Een langspekend project heeft nogal eens een verlamdend effect op de omgeving. De schaduw van de toekomstige snelweg hangt als een donkere wolk boven Maastricht-Oost. "Wij worden uitermate kritisch gevolgd door de omgeving, zeker omdat de mogelijkheid bestaat dat voor de aanleg van een tunnel, een groot



*kritisch gevolgd door de omgeving*

aantal woningen moet verdwijnen. Het hoogste wat wij kunnen krijgen is begrip." De samenwerking met de gemeente biedt op dit gebied een sociale uitweg. "Mensen kunnen hun huis aan de gemeente verkopen als ze weg willen en de planvorming niet willen afwachten. Er is voor hen een uitweg".

In projectleiderstaal heet het A2-project "een unieke uitdaging". "Onze aanpak is nog nooit eerder toegepast, maar kan een heel mooi plan voor een mooie prijs opleveren. Wel zal het mengen van de procedures nog wel enige hobbels op ons pad brengen", verwacht Jeroen Maas, "Maar naarmate de tijd vordert zal dit project er alleen maar leuker op worden. Er valt hier veel te winnen."

**Meer informatie: Jeroen Maas, projectleider A2 Traverse Maastricht, DLB, tel. 043-3294167 [j.j.maas@dlb.rws.minven.nl](mailto:j.j.maas@dlb.rws.minven.nl)**

# Tracéwet gaat op de schop

Op 19 december 2003 behandelde de Ministerraad het kabinetsstandpunt over snellere besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur. Het kabinet wil maatregelen voor het verbeteren van de interne werkwijze en heeft ook voorstellen voor het wijzigen van de Tracéwet.

## Verbeteren interne werkwijze

Een belangrijke oorzaak voor het niet tijdig vaststellen van een tracébesluit is onduidelijkheid over de financiering. Het kabinet stelt daarom de volgende eisen aan planstudies:

- dat vooraf gedegen onderzoek is verricht, bijvoorbeeld aan de hand van de werkwijzer MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl;
- dat op basis van dit onderzoek – zo veel mogelijk – een eerste voorkeur voor een alternatief wordt geformuleerd; en
- dat er zicht is op de financiering van dat alternatief.

Een verkenning die afgerond is geeft – zo veel mogelijk – aan welk alternatief op basis van de beschikbare informatie het beste scoort.

## Wijziging van de Tracéwet

Belangrijkste punt uit het standpunt is dat het kabinet in de Tracéwet een verkorte procedure wil opnemen – lees: de fasen van trajectnota en standpunt laten vervallen – voor aanpassingen aan bestaande hoofdwegen. De huidige procedure geldt dan alleen nog voor aanleg van nieuwe wegen, omdat daar nog de ingrijpende keuze voor het tracé moet worden gemaakt.

## Reikwijdte Tracéwet

De snelle procedure is bedoeld voor benuttingsmaatregelen, die daardoor automatisch onder de Tracéwet vallen, ook als zij niet m.e.r.-plichtig zijn. De koppeling tussen tracéwetprocedure en m.e.r. wordt dus losgelaten. Voor het beoordelen van de m.e.r.-plicht blijft het Besluit milieueffectrapportage 1994 bepalend.

## Voortgangsrapportage

Het kabinet wil de afzonderlijke projectgebonden uitstelbrieven vervangen door een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over alle tracéwetprojecten. Om die reden wordt gekozen voor een wettelijke verplichting om halfjaarlijks voort-



Henk Gierveld

gangsrapportage aan de Tweede Kamer te sturen. Dit is een totaaloverzicht van de stand van zaken, de voortgang en de redenen van eventuele vertraging. Eén van de halfjaarlijkse rapportages valt samen met het MIT-projectenboek.

Met het verbeteren van de interne werkwijze is direct al begonnen. Een deel van de voorstellen hierover schuiven door naar de lange termijn. Het kabinet verwacht dat het wetsvoorstel voor de wijziging van de Tracéwet (tweede tranche) begin 2004 voor advies naar de Raad van State kan, zodat het voor de zomer van 2004 bij de Tweede Kamer kan worden ingediend en medio 2005 in het Staatsblad kan staan.

### Meer weten over de evaluatie van de Tracéwet?

De Universiteit Utrecht maakte in opdracht van het Ministerie van V&W het evaluatierapport 'Op de goede weg'. In MER-nieuws nr. 36 (februari 2003) is dit rapport behandeld.

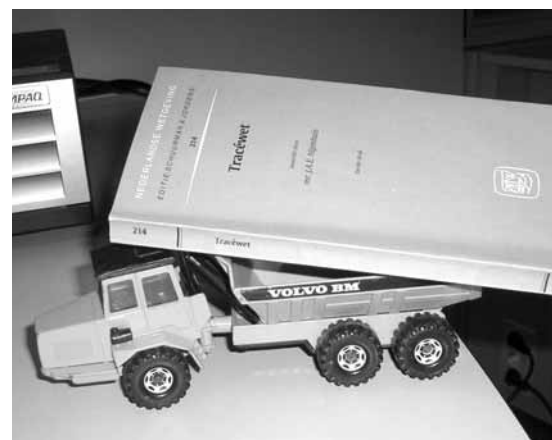
## OpMERkingen

### Expertisecentrum Opdrachtgeverschap (ECO)

Het Expertisecentrum Opdrachtgeverschap (ECO) gaat de inkoopfunctie van Rijkswaterstaat versterken. In m.e.r.-projecten betekent dit dat inkopen in projecten al in de fase vóór het Tracébesluit kan starten, als uit de risicoanalyse geen belangrijke bezwaren naar voren komen. In een vroege projectfase, dus nog voor het opstellen van een MER kan ECO onderzoeken welk samenwerkingsmodel met de markt – mede op basis van een financieel economische analyse – de voorkeur heeft. In bepaalde gevallen betekent dat, dat een aanbestedingsmodel wordt voorgesteld, waarbij het uitvoeren van een m.e.r. onderdeel uitmaakt van aanbesteding op de markt.

ECO introduceert het functioneel specificeren binnen Rijkswaterstaat. In de trajectnota/m.e.r.-fase leidt dit tot ruimte voor de markt om innovaties toe te passen. Ook kan geadviseerd worden om de markt eerder te betrekken als dit een betere keuze mogelijk maakt voor ruimtebeslag of milieuaspecten. ECO kan ook ingezet worden voor advies over publiek-private samenwerkingsvormen (PPS). Dit was bijvoorbeeld het geval bij de Zuiderzeelijn en de A2 Maastricht.

Meer informatie: Rob Jongkind, BWD,  
tel. 030-2857600 of 06-51319560  
R.Jongkind@bwd.rws.minvenw.nl



Meer informatie: Henk Gierveld, HDJZ,  
tel. 070-3519023  
Henk.Gierveld@cend.minvenw.nl

# Een andere blik op de weg

Wanneer is een weg goed vormgegeven? Wanneer heeft een weg "ruimtelijke kwaliteit"? Je kunt eindeloos filosoferen over schoonheid, waarden en emoties. Je kunt ook proberen om het begrip handen en voeten te geven. De directie Noord-Brabant, de Bouwdienst en het RIZA sloegen de handen ineen.

Binnen een verkenning nieuwe stijl wordt een integrale aanpak gevraagd van verkeersproblemen en oplossingsrichtingen. Daarbij worden relaties gelegd met ontwikkelingen in wonen, werken en andere sectoren. Deze sectoren genereren mobiliteit of ondervinden er de gevolgen van. Het perspectief van de planvorming blijft echter beperkt. Rijkswaterstaat kijkt immers door een sectorale bril. Het gaat altijd om de weg als drager van mobiliteit.

## Weg als ruimtelijk plan

Wat als we nu eens op een andere manier naar de weg kijken? Bijvoorbeeld als onderdeel van een gebied. Wat als je nu die weg ontwerpt vanuit een ander perspectief? Bijvoorbeeld met een ecologische, stedenbouwkundige of cultuurhistorische bril? En wat als je hier nu al heel vroeg mee begint? Bijvoorbeeld op een moment dat nog niet eens duidelijk is wat je met de weg gaat doen? Wat als je een wegontwerp niet meer beschouwt als lijn door een landschap maar als een ruimtelijk plan dat bijdraagt aan de totale kwaliteit van een gebied?

Deze vragen stonden aan de basis van het project "Ruimtelijke kwaliteit A27". Dit project had als doel om in het vroege stadium van een verkenning een aanzet te geven voor:

- De versterking van de functionele relaties tussen de weg zijn omgeving;

- de inpassing in de omgeving (landschapsarchitectuur);
- de architectonische vormgeving van de weg en kunstwerken.

De kracht van deze benadering is dat de weg reageert op de omgeving in plaats van andersom. De methode legt hiermee een solide basis voor integrale planvorming. De omgeving is leidend in het wegontwerp, de verkeerskundige eisen zijn "slechts" randvoorwaarden. Dit is een nieuwe, proactieve benadering die fundamenteel anders is dan de gangbare reactieve benadering. In de traditionele planvorming is het technisch ontwerp leidend. Landschappelijke inpassing en architectonische vormgeving zijn vaak een sluitpost op de begroting.

## Beginnen met de verkenning

Het heeft grote voordelen om hier in een verkennende fase al mee te beginnen. In deze fase staat immers nog niets vast. De ontwerpvrijheid is groot; op papier kan alles. Er is nog een open dialoog mogelijk tussen alle betrokken partijen; beslissingen zijn nog niet genomen. En er is nog ruimte voor experimenten en innovatie.

## Samenhang met nationale projecten

Tot zover de theorie. Allereerst zijn er keuzes gemaakt. We moesten werken met een groot studiegebied, beperkte informatie en weinig tijd. Dit heeft geleid tot een concentratie op de grote lijnen; de A27 zelf en de ruimtelijke samenhang met een aantal nationale projecten (Ruimte voor de Rivier, Ecologische Hoofdstructuur, Nieuwe Hollandse Waterlinie). Vertegenwoordigers van deze projecten, aangevuld met een aantal externe deskundigen, werden benaderd voor deelname aan de workshops. Kijkend naar de kwaliteiten van het gebied en met de A27 als bindend element zijn vier "parels" benoemd. Naast de A27 zelf (het routeontwerp) zijn dit de volgende "kruispunten":

- Passage Zouwegebied (Ecologische Hoofdstructuur);
- Passage Gorinchem (Ruimte voor de Rivier)
- Passage Fort Altena (Nieuwe Hollandse Waterlinie);

Voor de parels zijn zo concreet mogelijk de kwaliteiten benoemd en zijn beknopte plannen ge-



Fort Altena, een van de parels



Merwedeburg, onderdeel van de A27

maakt om deze kwaliteiten te versterken én te laten zien aan de weggebruiker. Voor het Zouwegebied zijn plannen gemaakt voor een transparante verhoogde ligging. Hiermee krijgt de natuur een vrije doorgang onder de weg en de weggebruiker een fraai uitzicht over het open veenweidegebied. Bij Gorinchem kan de brug over de Merwede worden verlengd om het stroombed van de rivier te verbreden. En Fort Altena, dat nu verscholen achter bomen en half onder de Rijksweg ligt, moet weer zichtbaar en toegankelijk worden. De A27 zelf tenslotte krijgt in een routeontwerp een eigen identiteit. De plannen zijn zo concreet mogelijk beschreven in vier projectenvelopen (kader 2). Deze projectenvelopen vormen zelfstandige bouwstenen voor verdere planvorming. Ze zijn daarmee inzetbaar in alle mogelijke vervolgpcedures. Zo kunnen ze bijvoorbeeld in een Startnotitie worden gebruikt voor het formuleren van alternatieven.

Zal de aanpak leiden tot betere plannen? De methode levert resultaten. De samenwerking verliep perfect. De concrete bouwstenen zijn beschikbaar. Tot zover is het experiment geslaagd. Het verdere succes hangt echter af van de bereidheid van alle partijen om daadwerkelijk samen te bouwen.

Meer informatie: Frank van Lamoen, DNB, tel. 073-6817823  
f.b.a.vlamoen@dnb.rws.minvenw.nl

## projectenvelopen

Een projectenvelop bestaat uit de volgende onderdelen

Naam	Hoe heet het project?
Waarden	Wat zijn de kernkwaliteiten?
Genius Loci	Wat vraagt of biedt het gebied?
Randvoorwaarden	Waar rekening mee te houden
Kern van het idee	Waar gaat het om?
Visualisatie	Hoe ziet het er uit?
Maatregelen	Wat is nodig voor realisatie?
Onderbouwing	Waarom is dit nodig?
Rollen	Wie doet wat?

# ZSM 2: Hoe staan we ervoor?

Eind 2002 heeft het kabinet besloten om de grootste problemen op het Hoofdwegenet voortvarend aan te pakken met het pakket Fileplan ZSM (Zichtbaar-Slim-Meetbaar). Dat wil zeggen zichtbaar of merkbaar voor de weggebruiker, een slimme selectie en combinatie van maatregelen die praktisch toepasbaar zijn en meetbaar, zowel in harde feiten als in de beleving van de weggebruiker. Ondertussen heeft men niet stilgezeten. In dit artikel de stand van zaken.



De prioriteit van ZSM ligt bij het vergroten van de wegcapaciteit in de spits. Het vorige kabinet heeft daarom € 380 miljoen beschikbaar gesteld voor spits-, plus- en bufferstroken en € 80 miljoen voor overige benuttingsmaatregelen. Ook

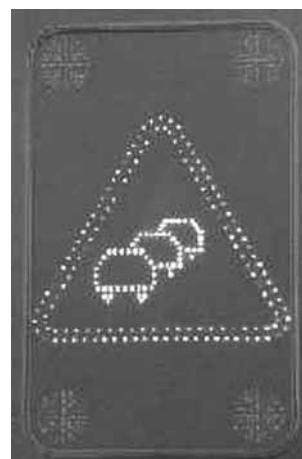
is een Spoedwet Wegverbreding gemaakt. Projecten die onder deze wet vallen doorlopen de procedure twee jaar sneller dan het geval was onder de tracéwetprocedure.

Daarnaast heeft V&W extra financiële middelen gekregen uit het 'kwartje van Kok' voor het oplossen van problemen bij beheer en onderhoud en om de files verder te verminderen. Vanwege de goede ervaringen met de spoedwet-projecten is besloten om voor een 2e benuttingprogramma € 715 miljoen beschikbaar te stellen voor spits-, plus- en bufferstroken. Vanaf 2006 word hiermee een aantal trajecten of knooppunten aangepakt.

De Tweede Kamer gaf bij de behandeling van de Spoedwet wegverbreding aan bang te zijn dat V&W het niet bij deze lijst met eenmalige projecten zou houden. Met name de andere omgang met de wet Geluidhinder stuitte op de nodige weerstand. De minister heeft daarop toegezegd de projectenlijst niet uit te breiden en geen nieuwe Spoedwet te maken. Dit is de belangrijkste reden om voor de besluitvorming van ZSM 2 projecten te kiezen voor de reguliere

procedures van Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken of de tracéwet. Daar hoort dan ook een milieutoets of een MER bij om de gevolgen voor de leefomgeving in kaart te brengen. De ZSM 2 projecten krijgen ook iets meer voorbereidingstijd, bovendien heeft het kabinet aangekondigd op korte termijn (medio 2005) de tracéwet aan te passen. In het standpunt aan de Tweede Kamer wordt aangekondigd dat er een verkorte tracéwetprocedure komt voor benuttingsprojecten en eenvoudige verbredingen. De ZSM 2 projecten onder de tracéwet zullen dan via overgangswetgeving naar de verkorte procedure gaan.

Meer informatie: ZSM 2, Edwin Lakerveld (DGP), tel. 070-3517241, Fileplan ZSM, Amiranda Abbas, tel. 070-3518374



## OpMERkingen

### Informatieoverzicht m.e.r.- en planstudies

Projectleiders die meer informatie willen over tracé/m.e.r.-zaken rondom hun project kunnen vanaf nu het informatieoverzicht m.e.r.- en planstudies raadplegen. Dit overzicht geeft per fase in het planproces aan welke documenten interessant zijn, en nog belangrijker, waar ze te verkrijgen zijn. Het overzicht staat op de site van het Tracé/m.e.r.-centrum:

www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer/  
Meer informatie: Tracé/m.e.r.-centrum, DWW,  
tel: 015-2518461.

## ZSM 2

**Vanaf 2006 worden de volgende trajecten of knooppunten aangepakt:**

A1	Laren – Eemnes (incl. N525 Hilversum Mediapark)
A1/A27	Knooppunt Eemnes
A1/A28	Knooppunt Hoevelaken
A1/A35	Azelo – Buren
A2	Leenderheide – Budel
A6	Knooppunten/aansluitingen Almere, Lelystad en Emmeloord
A12/A20	Knooppunt Gouwe
A12	Gouda – Woerden
A12	Waterberg – Velperbroek
A15	Papendrecht – Sliedrecht Oost
A27/A28	Ring Utrecht
A28	Zwolle – Meppel (incl. A28/A32 Knooppunt Lankhorst)
A50	Grijsoord – Valburg
A58	Eindhoven – Oirschot

# Hard werken aan de toegangspoort naar het noorden

Files zijn ook in het noorden des lands een alledaags verschijnsel. Als toegangspoort naar en van het noorden is het wegdeel A28 tussen Hattemberbroek en Meppel de grootste bron van zorg. De oplossing is echter in zicht nu dit deel is opgenomen in ZSM 2. Maar er staat meer te gebeuren. De A28 gaat de komende jaren flink op de schop. Projectleider Henk van de Wolfshaar van directie Oost-Nederland vertelt wat de plannen zijn.

## Welke projecten staan er op stapel?

Op het traject A28 Hattemberbroek-Meppel spelen vier projecten naast elkaar. In maart wordt al gestart met de aanleg van plusstroken bij Zwolle. Dan volgen er twee ZSM 2-projecten. Eén ervan is de ombouw van het knooppunt Lankhorst waar een ontbrekende schakel wordt gemaakt tussen de A28 en A32. Het probleem hiervan is dat vanuit het noorden alleen uitwisseling kan plaatsvinden via het onderliggend wegennet. Het andere ZSM 2-project ligt tussen Hattemberbroek en Zwolle-Zuid en tussen Zwolle-aansluiting Ommen tot Lankhorst. Als vierde project hebben we een opdracht voor de Startnotitie voor de Trajectnota/MER Hattemberbroek-Lankhorst.

## Wat is de samenhang tussen die projecten?

Voor de Trajectnota/m.e.r. zullen de ZSM-projecten het uitgangspunt zijn. We onderzoeken de oplossingsrichtingen voor de problemen die overblijven na realisering van die twee projecten. Het ZSM-2 project over de twee weggedelen en de trajectnota lopen gelijktijdig. Vanwege de samenhang werken projectmedewerkers aan beide studies. Dat geldt ook voor mij, ik ben van allebei projectleider.

## Waarom is knooppunt Lankhorst dan wel losgekoppeld?

De ontbrekende schakels worden gemaakt door de Directie Noord-Nederland, hoewel het Overijssels grondgebied is. Zij hebben de capaciteit om het project te doen, bovendien heeft hun regio het grootste belang bij een volledig knooppunt.

## Hoe belangrijk zijn die regiogrenzen in deze projecten?

Daar gaan we heel soepel mee om. Eigenlijk gaat het om drie provincies, namelijk Gelderland, Overijssel en Drenthe. Voor de trajectstudie is afgesproken dat de regio, oftewel het Samenwerkingsverband Noord Nederland

## A28 bij Zwolle gaat flink op de schop



de helft van de kosten betaalt. Voor ZSM is dit niet aan de orde, omdat hiervoor landelijk geld is toegekend.

## Hoe pak je een ZSM 2-project aan?

Volgens de gewone procedures – dus geen spoedwet meer – hebben we te maken met de Wet Geluidhinder en de Wet op de ruimtelijke ordening. Waarschijnlijk hoeven we alleen bij knooppunt Lankhorst het bestemmingsplan aan te passen. Verder moeten er vergunningen worden aangevraagd en een milieutoets worden uitgevoerd. Met name geluid is hierin een belangrijk aspect, ook wat betreft de communicatie erover met onder andere de bewoners.

## In welke richting worden de oplossingen gezocht?

Het volledig maken van het knooppunt Lankhorst is een van de doelen. In het andere ZSM-project zijn plusstroken en/of spitsstroken gepland. Bij spitsstroken wordt de vluchtstrook gebruikt als extra rijstrook en de plusstrook is een smalle rijstrook aan de middenbermszijde die alleen in de spitsuren als extra rijstrook wordt gebruikt. De plusstrook zien wij als een wat robuustere oplossing. Bij het opengaan van een spitsstrook moet je erg alert zijn op achtergebleven voertuigen. Je hebt dus visuele inspectie nodig, een extra kostenpost voor beheer en onderhoud. Een spitsstrook moet bovendien om de 500 meter vluchthavens hebben voor pechvoertuigen.

## Wat betekent werken aan een ZSM-project?

De bedoeling is snel realiseren, dat betekent dus krap plannen. De milieumaatregelen zijn daarin een zwaar onderwerp. Je moet dus in hele korte tijd veel informatie verzamelen en dit in maatregelen vertalen. We zijn daarbij erg afhankelijk van de samenwerking met de gemeente, maar

ook van de overleggen met bewoners. We kunnen alleen snel als beide daaraan meewerken, zij bepalen dus het tempo.

## Heeft de Spoedwet op enige manier nog het pad geëffend?

Ja, dat denk ik wel. Daardoor hebben we bruikbare kennis verzameld om snel een procedure te kunnen doorlopen. Bovendien zijn er in dat kader allerlei landelijke overleggen gestart, bijvoorbeeld over hulpdiensten en calamiteitenplannen bij gebruik van de vluchtstrook.

## Wat maakt de projecten voor jou interessant?

De enorme hoeveelheid zaken die op elkaar afgestemd moeten worden, bestuurlijk, inhoudelijk en met belangengroepen. Maar ook de Trajectnota/m.e.r. die gelijk loopt met het ZSM-project is boeiend. Verder is het prettig dat de regio achter ons staat. Zij willen de projecten maar wat graag gerealiseerd hebben.



Meer informatie:  
Henk van de Wolfshaar (DON),  
tel. 026-3688412,  
h.vdwolfshaar@don.rws.minvenw.nl

## Colofon

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

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

De digitale versie van MER-nieuws staat op: [www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer](http://www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer)

Oplage: 900 stuks  
Voor abonnementen:  
j.g.dvries@dww.rws.minvenw.nl

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

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

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