Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

MIRT en m.e.r., verkenning en planuitwerking

Verplichtende en toelichtende teksten

Datum	6 juni 2017
Status	Handreiking, vastgesteld in regiegroep 16-6-2017

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opdrachtgever
Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Afdeling Ruimte, economie en MER
[redacted]

Wijzigingshistorie	
Versiedatum	**Wijziging**
6 juni 2017	Vastgesteld regiegroep A&O
11 augustus 2017	Links naar natuurkaders opgenomen

Inhoudsopgave

Hoofdstuk Pagina

1 Inleiding en leeswijzer 12
1.1 Leeswijzer 12
2 Woordenlijst 14
MIRT 17
3 MIRT 18
Toelichtend 18
MIRT algemeen 18
Bestuurlijk overleg MIRT 18
Gebiedsagenda's en programma's 20
MIRT Spelregels 21
MIRT-onderzoek 21
Mogelijke fasering binnen een MIRT-onderzoek 23
MIRT-proces 25
MIRT-overzicht 25
Vernieuwing MIRT 27
MER 30
4 De m.e.r.-procedure - omgevingsmanager 31
Toelichtend 31
M.e.r.-procedure 31
Spelers en rollen 32
De gewijzigde m.e.r.-richtlijn voor projecten 35
Initiatief 37
5 Initiatief 38
5.1 Initiatief, Startdocument 38
Toelichtend (alle IPM-rollen) 38
5.2 Projectmanagement 39
Verplichtend 39
Toelichtend 39
Opstellen Startdocument, toelichtend bij 1 39
Projectorganisatie en rolverdeling, toelichtend bij 2 41
5.3 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming 44
Verplichtend 44
Toelichtend 44
Startbeslissing, toelichtend bij 1 44
Informeren Tweede Kamer, toelichtend bij 2 44
Verkenning 46

6 Algemeen 48
Toelichtend algemeen (relevant voor PM/MPB/TM/OM/CM) 48
7 Startfase 53
Toelichtend Algemeen 53
7.1 Projectmanagement 55
Verplichtend 55
Toelichtend 55
Uitwerken organisatorische probleemanalyse, toelichtend bij 1 55
Plan van aanpak, toelichtend bij 2 55
Projectplan, toelichtend bij 3 56
Uitgangspuntennotitie, toelichtend bij 4 57
Proces- en besluitvormingsplan, toelichtend bij 5 57
Participatieplan, toelichtend bij 6 57
7.2 Projectbeheersing 58
Algemene introductie 58
Verplichtend 59
Toelichtend 59
Kwaliteitsborging, toelichtend bij 3 59
7.3 Markt en inkoop 59
Verplichtend 59
Toelichtend 59
Strategisch inkoopplan, toelichtend bij 1 59
7.4 Ontwerp, effecten en techniek 61
Verplichtend 61
Toelichtend 62
Vul de omgevingswijzer in, toelichtend bij 1 62
Identificeren effecten, toelichtend bij 2 64
Afstemmen beoordelingskader, toelichtend bij 3 65
Bepalen uitgangspunten, toelichtend bij 4 66
Afbakening plan- en studiegebied, toelichtend bij 5 67
Reikwijdte en detailniveau, toelichtend bij 6 67
Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend voor HWN 77
Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend HWS 84
Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend voor HVWN 90
Referentiesituatie, toelichtend bij 7 90
7.5 Conditionering 91
Toelichtend (technisch manager en omgevingsmanager) 91
7.6 Publieksparticipatie en communicatie 91
Verplichtend 91
Toelichtend 91
Participatieplan, toelichtend bij 1 91
7.7 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming 93
Verplichtend 93
Toelichtend 94

Proces en besluitvormingsplan, toelichtend bij 1 94
Wettelijke eisen aan de voorbereiding van een verkenning, toelichting bij 2 ...95
Reikwijdte en detailniveau, toelichtend bij 2 95
Beoordelen m.e.r.-plicht , toelichtend bij 4a 96
Beoordelen m.e.r.-plicht, toelichtend bij 4b 96
Kennisgeving, toelichtend bij 5 96
Zienswijzen op de kennisgeving, toelichtend bij 6 97
8 Analytische fase 98
8.1 Toelichtend (alle IPM-rollen) 98
8.2 Markt en inkoop 99
Toelichtend 99
8.3 Ontwerp, effecten en techniek 100
Verplichtend 100
Toelichtende 100
Oplossingsrichtingen, toelichtend bij 1 100
Analyse van oplossingsrichtingen, toelichtend bij 2 102
Keuze kansrijke alternatieven (zeef 1), toelichtend bij 3 102
Verfijnen beoordelingskader, toelichtend bij 4 103
8.4 Publieksparticipatie en communicatie 103
Toelichtend 103
8.5 Voorbereiding besluitvorming 104
Verplichtende tekst 104
Toelichtend 104
Keuze kansrijke alternatieven, toelichtend bij 1 104
9 Beoordelingsfase 106
9.1 Toelichtend (alle IPM-rolhouders) 106
9.2 Markt en inkoop 106
Verplichtend 106
Toelichtend 106
Inkoopplan, toelichtend bij 1 106
Marktconsultatie in de beoordelingsfase 107
Meerwaardetoetsen: PPC, toelichtend bij 2 107
Business case bij gebiedsgerichte opgaven, toelichtend bij 3 108
9.3 Ontwerp, effecten en techniek 109
Verplichtend 109
Toelichtend 109
Opstellen ruimtelijk ontwerp, toelichtend bij 1 109
Invoergegevens genereren, toelichtend bij 2 110
Invoergegevens generen, extra toelichtend bij HWN 111
Invoergegevens generen, extra toelichtend bij HVWN 111
Kostenraming, toelichtend bij 3 111
Kostenraming, extra toelichtend HWN 113
Globaal effecten onderzoek, toelichtend bij 4 113
Visie op compenserende en mitigerende maatregelen, toelichtend bij 5 113

MER, toelichtend bij 6 114
Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), toelichtend bij 7 115
MKBA en besluitvorming, toelichtend bij 8 117
9.4 Publieksparticipatie 117
Toelichtend 117
9.5 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming 117
Verplichtend 117
Toelichtend 118
Passende beoordeling, toelichtend bij 1 118
Passende beoordeling, extra toelichtend HWN en HVWN 118
Afstemmen om tot een VKA te komen, toelichtend bij 2 118
Vastleggen voorkeursalternatief, toelichtend bij 3 120
10 Besluitvormingsfase 122
Introductie algemeen 122
10.1 Projectbeheersing 123
Verplichtend 123
Gate review, toelichtend bij 1 123
Kwaliteitsborging, toelichtend bij 2 124
10.2 Markt en inkoop 124
Verplichtend 124
Toelichtend 124
Voorbereiden uitvoeringsstrategie, toelichtend bij 1 en 2 124
Uitvoeringsstrategie en structuurvisie, toelichtend bij 3 125
10.3 Voorbereiden bestuurlijk besluit 126
Verplichtend 126
Toelichtend 126
Bestuursovereenkomst, toelichtend bij 1 126
Zienswijze procedure ontwerp structuurvisie, toelichtend bij 3 127
Voorkeursbeslissing, toelichtend bij 4 128
Verzenden aan Eerste en Tweede Kamer, toelichtend bij 5 129
Planuitwerking 130
11 Algemeen 132
Verplichtend 132
Toelichtend 132
12 Startfase 135
12.1 Ontwerp, Effecten en techniek 135
Verplichtend 135
Toelichtend 135
Werk het voorkeursalternatief uit, toelichtend bij 1 135
Opstellen varianten, extra toelichtend HWN 137
Opstellen varianten, extra toelichtend HVWN 138
Effectidentificatie, toelichtend bij 2 139
Effectidentificatie, extra toelichtend voor HWN 142

Effectidentificatie, extra toelichtend voor HVWN 144
Effectidentificatie extra toelichtend voor HWS 146
Opstellen onderzoeksvragen, toelichtend bij 3 147
Opstellen van het beoordelingskader, toelichtend bij 4 148
Afbakening plan- en studiegebied, toelichtend bij 5 148
Benodigd detailniveau, toelichtend bij 6 en ook voor processpoor conditionering 149
Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWN 150
Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWS en HVWN 154
Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HVWN 157
Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWS 159
Referentiesituatie, toelichtend bij 7 159
Werk conform 'Kader PAS', toelichtend bij 8 160
Vastleggen afspraken: Uitgangspuntennotitie, de reikwijdte en het detailniveau, toelichtend bij 9 162
12.2 Markt en inkoop 163
Verplichtend 163
Toelichtend 163
Marktbenadering, toelichtend bij 1 163
12.3 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming 164
Verplichtend 164
Toelichtend 164
M.e.r.-plicht, toelichtend bij 1 164
M.e.r.-plicht voor HVWN-projecten, extra bij m.e.r.-plicht 165
M.e.r.-plicht voor HWS-projecten, extra bij m.e.r.-plicht 166
Mededeling aan het bevoegd gezag, toelichtend bij 2a 166
Kennisgeving van het voornemen, toelichtend bij 2b 167
Zienswijzen op de kennisgeving, toelichtend op 2c 168
Raadpleging over de reikwijdte en het detailniveau, toelichtend bij 2d 169
13 Beoordelingsfase 172
13.1 Markt en inkoop 172
Verplichtend 172
Toelichtend 172
Meerwaardetoetsen PSC, toelichtend bij 1 172
Kostenraming en dekking, toelichtend bij 2 173
13.2 Ontwerp, Effecten en Techniek 174
Verplichtend 174
Toelichtend 174
Probleemanalyse, toelichtend bij 1 174
Mitigatie en compensatie, toelichtend bij 2 en 3 175
Effectrapportage, toelichtend bij 4 176
Milieueffectrapportage, toelichtend bij 5 176
Passende beoordeling, toelichtend bij 6 181
13.3 Voorbereiding besluitvorming 181

Tracébesluit, voor HWN en HVWN....182
Bestemmingsplan/inpassingsplan, voor HVWN en HWS....183
Ontgrondingenvergunning, voor HWS en HVWN....184
Projectplan Waterwet, voor HWS en HVWN....184
14 Afrondende fase....186
14.1 Ontwerp, Effecten en techniek....186
Toelichtend....186
Aanvulling op het MER....186
Monitoring van milieueffecten....186
14.2 Voorbereiden besluitvorming....186
Verplichtend....186
Toelichtend....187
Voortoets, toelichtend bij 1....187
Vaststellen besluit, toelichtend bij 2....187
Tervisielegging, toelichtend bij 3....187
Commissie voor de m.e.r., toelichtend bij 4....188

1 Inleiding en leeswijzer

Dit document is een handreiking voor het uitvoeren van verkenningen en planuitwerkingen bij Rijkswaterstaat. De primaire doelgroep zijn de IPM-rolhouders van het projectteam. De handreiking is geen volledig overzicht van alle werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd. Niet voor niets bevat de Werkwijzer Rijkswaterstaat nog veel meer kaders en handreikingen. Deze handreiking geeft een overzicht van de samenhang van de werkzaamheden, waarbij de nadruk ligt op de m.e.r.-procedure en het MIRT.

Deze handreiking is bedoeld als hulpmiddel en dus geen receptenboek waarin de gebruiker kan opzoeken wat te doen, en wat niet. Deze handreiking beoogt de IPM-rolhouder informatie te geven, zodat deze vanuit zijn of haar expertise en creativiteit, binnen de wettelijke kaders en afspraken binnen RWS invulling kan geven aan het planproces.

1.1 Leeswijzer

De handreiking is opgebouwd in vier blokken:

- Algemeen
- Initiatief
- Verkenning
- Planuitwerking

In de kantlijn is aangegeven in welk blok de lezer zich bevindt.

Het blok algemeen is onderverdeeld in een deel MIRT en een deel m.e.r. Boven aan de bladzijde is weergegeven in welk deel de lezer zich bevindt. Dit algemene deel geeft een toelichting op fase onafhankelijke onderdelen van het MIRT en de m.e.r. De fasespecifieke toelichtingen zijn opgenomen in de drie blokken van initiatief, verkenning en planuitwerking.

Het blok initiatief gaat daarbij in op alle werkzaamheden en voorbereiding die voorafgaan aan het starten van een verkenning. Omdat Rijkswaterstaat daarbij geen trekkende rol heeft, is deze fase relatief kort beschreven. Daarnaast kan een initiatief op verschillende manieren ontstaan, waardoor de werkzaamheden sterk verschillen. De nadruk ligt daarom op de producten die bij de startbeslissing gereed moeten zijn.

Het blok verkenning is onderverdeeld in vijf delen:

- algemeen
- startfase
- analytische fase
- beoordelingsfase
- besluitvormingsfase

Per fase zijn de werkzaamheden per processpoor weergegeven. Bovenaan elke bladzij is weergegeven voor welke IPM-rolhouders de informatie in eerste instantie geschreven is. Natuurlijk kunnen de overige IPM-rolhouders er ook hun voordeel mee doen. De fasering van de werkzaamheden is zodanig, dat de verschillende processporen op elkaar aansluiten en deze in de meeste projecten logisch is. Als maatwerk binnen een project vraagt om een andere timing, is het IPM-team daar vrij in.
Per processpoor begint elk deel met een opsomming van de verplichte werkzaamheden. Deze opsomming kan als checklist worden gebruikt. Per regel uit de opsomming volgt een toelichting,

soms met tips en voorbeelden. Als de verplichting uit de wet volgt, staat dit aangegeven in de toelichting. Specifieke aandachtspunten die niet voor alle netwerken gelden, zijn in een losse paragraaf volgende op de toelichting voor alle netwerken opgenomen.

Dezelfde opbouw is gekozen voor het blok planuitwerking. Dit blok is onderverdeeld in:

- algemeen
- startfase
- beoordelingsfase
- afrondende fase

Deze handreiking wordt op termijn als tekstblokken ontsloten in de Werkwijzer RWS. De opbouw van de teksten loopt hier al op vooruit. De handreiking is dus niet geschreven om als boek van kaft tot kaft te lezen, maar om gericht enkel die paragrafen te lezen, die relevant zijn voor de betrokkene. Dit kan leiden tot enkele dubbelingen in informatie, als de handreiking wel van voor naar achter wordt gelezen.
In de tekst zijn nog enkele onderdelen rood gearceerd. Hier ontbreken nog links naar externe bronnen.

2 Woordenlijst

ADC	ADC staat voor: zijn er Alternatieven mogelijk, zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang en is Compensatie mogelijk?
Agenderende partij	Overheidspartij die uit de gebiedsagenda een opgave agendeert om uit te werken in een verkenning.
Alternatief	Totaaloplossing voor de opgave, een samenhangend pakket van deeloplossingen dat voor de gestelde opgave een oplossing biedt. Voor zeef 1 wordt de term oplossingsrichting gebruikt, na zeef 1 alternatief.
Autonome ontwikkeling	Situatie zonder uitvoering van het plan of project.
Besluitvormingsfase	Is de vierde en laatste fase. Het staat in het teken van het nemen van de definitieve voorkeursbeslissing, MIRT 2.
Bestuurlijke overeenkomst	Op basis van de resultaten van de verkenning wordt bij de voorkeursbeslissing bepaald wie verantwoordelijk is voor het (eventuele) vervolg. Dit wordt vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst.
Bestuurlijke duo	Voorzitter en vicevoorzitter van het projectspecifiek bestuurlijk overleg, gezicht van de verkenning.
Beoordelingskader	Document waar in de weging van verschillende aspecten van de beoordeling van alternatieven en varianten wordt vastgelegd. Vaak onderdeel van de notitie 'Reikwijdte en detailniveau'.
Consultatie	Een niet-wettelijk verplichte vorm van participatie gericht op het benutten van meedenkkracht. Consultatie is erop gericht het project inhoudelijk zo sterk mogelijk te maken. De vormen waarin men consultatie organiseert, zijn vrij. Het is mogelijk het publiek over de keuze voor een bepaalde consultatievorm te raadplegen (consultatie over de consultatie).
Deeloplossing	Oplossing die één of meer facetten van de opgave aanpakt. Alleen samen met andere deeloplossingen kan de volledige opgave worden geadresseerd.
Effect	Gevolg van een alternatief, onderzocht in zeef 2
Effectbeoordeling	Beoordeling (= technisch oordeel) van de effecten die optreden bij een alternatief. Beoordeling vindt plaats op basis van het beoordelingskader.
Eigenaar	Bestuurlijk verantwoordelijke van de verkenning, bestuurlijk duo.
Functionele analyse	Analyse van de concrete bijdrage die de oplossingsrichting/het alternatief moet leveren aan de opgave. Vormt de basis waarmee het probleemoplossend vermogen van een oplossingsrichting/alternatief wordt beoordeeld.
Gebiedsteamtrekker	Ambtenaar die verantwoordelijk is voor het verloop van de MIRT agendaoverleggen van dat gebied en de voorbereiding van het BO MIRT.
Initiatiefnemer	Initiatiefnemer is gelijk aan agenderende partij in de initiatieffase. Het verdient de voorkeur om in de initiatieffase te spreken van agenderende partij en de term initiatiefnemer te reserveren voor de planuitwerkingsfase met project-m.e.r. Dit voorkomt verwarring.
Inpassing	Een zodanig ruimtelijk ontwerp (incl. locatiespecifieke maatregelen of voorzieningen), dat nadelige gevolgen van een plan of besluit worden ondervangen of verminderd. Mitigeren hoort dus wel binnen deze definitie, maar compenseren en flankerende maatregelen niet.
Integrale verkenning	Integrale gebiedsgerichte opgaven of kansen (zoals het combineren van woningbouwprogramma en aanleg van nieuwe infrastructuur, waterbeheerproject en natuurontwikkeling of een

	knooppuntontwikkeling zoals een sleutelproject).
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analytische fase (1e zeef) geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de verkenning (2e zeef).
Maatregel	Onderdeel van een alternatief. De maatregel dient ter compensatie of mitigatie van wettelijke normen die overschreden dreigden te worden door het alternatief zonder de maatregel. Bijvoorbeeld ecoduct voor natuur.
Markt	Partijen die de projectgroep (kunnen) ondersteunen of een rol spelen bij de uitvoering, namelijk adviesbureaus, projectontwikkelaars, aannemers, stedenbouwkundigen, architecten, landschapsarchitecten, verkeerskundigen, RO-specialisten, juristen, etc.
Nulalternatief	Autonome ontwikkeling
Omgeving	burgers, maatschappelijke organisaties, private partijen en betrokken bestuursorganen, die wel belangen vertegenwoordigen, maar geen beslissingsbevoegdheid hebben.
Ontwikkelrichting	Oplossingsrichting.
Opgave	Verzamelterm voor kans, ambitie, knelpunt, probleem, vraagstuk of opgave zoals uit de gebiedsagenda naar voren komt.
Oplossingsrichting	Samenhangend geheel van deeloplossingen dat voor de gestelde opgave een mogelijk oplossing biedt. Of de oplossingsrichting kansrijk is wordt beoordeeld in zeef 1. In verkenningen voor kansen en ambities kan ook het woord ontwikkelrichting gebruikt worden.
Participatieplan	Een plan op maat dat helder en duidelijk beschrijft op welke wijze welke doelgroepen op welk moment worden betrokken om bepaalde participatievragen te beantwoorden.
Plangebied	Gebied per onderzocht alternatief (dus na zeef 1 pas te bepalen) het gebied waar de activiteiten plaatsvinden
Plan van aanpak	Plan waarin de projectgroep aangeeft hoe het proces van de verkenning wordt vormgegeven, hoe de belanghebbenden worden betrokken en hoe de risico's worden beheerst. Het plan van aanpak bevat o.a. het projectplan, het proces- en besluitvormingsplan en het participatieplan.
Projectspecifiek bestuurlijk overleg	Bestuurlijke begeleiders van projectgroep. Alle betrokken bestuursorganen zijn hierin vertegenwoordigd.
Projectgroep	Team dat door de stuurgroep is aangewezen om verkenning uit te voeren
Projectplan	Plan bevat beschrijving van de capaciteit en middelen, de projectgroep en de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van Rijk en Regio. Het plan bevat ook een inkoopplan, beheersplan en activiteitenplan.
Publiek	Belangstellende burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties.
Publieksparticipatie	Een verzamelterm voor alle vormen van deelname van het publiek aan de voorbereiding, uitvoering, besluitvorming of evaluatie van beleid. Participatie omvat onder meer consultatie en toets. Maar participatie is breder en kan bijvoorbeeld ook gaan over maatschappelijke initiatieven of gezamenlijke besluitvorming. Participatie vervangt het begrip inspraak.
Reikwijdte en detailniveau	Geeft inzicht in de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r. en de onderzoeken die worden uitgevoerd.
Review	De review is een gestandaardiseerde werkwijze om projecten vanuit verschillende invalshoeken en voorafgaande aan besluitvorming te toetsen of aan de vereisten voor het starten van de volgende MIRT fase is voldaan. De Review wordt uitgevoerd door de organisatie die de volgende MIRT-fase uitvoert of door een onafhankelijke organisatie.
Scope	(Inhoudelijke) reikwijdte omvang van een opgave.
Sectorale verkenning	Sectorale knelpunten of vraagstukken (zoals het verdiepen van een vaarweg; het beter benutten

	van een weg) en samenhangende programma's voor een specifiek beleidsthema/vervoersmodaliteit
Sleutelproject	Gebiedsontwikkeling door private partijen en lokale overheid met ondersteuning van de Rijksoverheid (I&M). De projecten worden geselecteerd en aangewezen door de rijksoverheid, in samenspraak met de lokale partijen. Er moet een duidelijke meerwaarde zijn in de inmenging van de rijksoverheid in de ontwikkeling. Bijvoorbeeld Ceramique Maastricht.
Structuurvisie	Visie bestuursrechtelijk verankerd in de Wro of Tw, waarin de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van een gebied of van bepaalde aspecten in een gebied zijn vervat.
Studiegebied	Gebied waar de effecten plaatsvinden. Dit wordt per aspect bepaald
Stuurgroep	Team van ambtenaren dat projectgroep begeleidt.
Toetsingscriteria	Criteria waaraan oplossingsrichting/alternatief getoetst wordt in zeef 1 en/of 2.
Trekker	Ambtenaar van rijk of regio die de verkenning trekt, lid van de projectgroep (projectleider). Verantwoordelijk voor de kwaliteit en de snelheid van de verkenning
Uitgangspuntennotitie	Notitie waarin de inhoudelijke uitgangspunten voor de effectonderzoeken worden opgenomen, zoals de randvoorwaarden voor het project, beleidsuitgangspunten, te hanteren onderzoeksmethodieken en kwaliteitsborging. De notitie is onderdeel van het plan van aanpak. Vaak wordt de uitgangspuntennotitie ook opgenomen in de notitie 'Reikwijdte en detailniveau' om duidelijkheid te scheppen over het kader waarbinnen de verkenning plaats vindt.
Variant	Een nadere uitwerking van een onderdeel van een alternatief.
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de minister die het aangaat om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het BO MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT.
Vormvrije verkenning	Verkenning zonder structuurvisie
Wro	Wet ruimtelijke ordening
Zeef 1	De eerste selectie van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven
Zeef 2	De tweede selectie van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief, op basis van het OEI, plan-m.e.r. en criteria die voor handen zijn.
Zinvolle effectbepaling	berekeningen met minder variabelen, meer kengetallen en vuistregels.
Zoekgebied	gebied waarin oplossingen gezocht worden.

Omgevingswet

Met de komst van de Omgevingswet zal deze handreiking aangepast worden.

MIRT

3 MIRT

Toelichtend

MIRT algemeen

Het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het rijksinvesteringsprogramma van projecten en programma's in het ruimtelijk domein. In het MIRT worden besluiten genomen over projecten waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Het MIRT wordt opgenomen in de rijksbegroting die jaarlijks op Prinsjesdag door IenM aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

Het MIRT kent op dit moment vijf onderdelen:

- Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT);
- Gebiedsagenda's en programma's;
- MIRT-Onderzoek
- Spelregels MIRT; en
- MIRT-overzicht

Bestuurlijk overleg MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen Rijk en decentrale overheden. Om dit te faciliteren is er onder meer het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT). In het najaar vindt per regio het bestuurlijk overleg plaats, in het voorjaar de strategische werkbezoeken. Het overleg in het voorjaar is bedoeld om (nieuwe) opgaven te bespreken, in het najaar worden de beslissingen over projecten en programma's genomen. De onderwerpen zijn gebaseerd op de opgaven uit de MIRT Gebiedsagenda's. Op basis van het overleg worden financiële en bestuurlijke afspraken gemaakt. Bij de prioritering van de opgaven en oplossingen wordt uitgegaan van de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) en de 5 sporen: inrichten, in stand houden, informeren, innoveren en infrastructuur. Op 20 september 2016 is de kabinetsreactie IBO "flexibiliteit in infrastructurele planning" verschenen. Hierin zijn op drie dimensies maatregelen aangekondigd:

1. Flexibiliteit in budgettaire planning
2. Flexibiliteit in MIRT-systematiek
3. Flexibiliteit in de scope van het Infrastructuurfonds

De wijzigingen in de MIRT-systematiek zijn:

- bij de startbeslissing 75% zicht op financiering
- de verkenning gaat over alle modaliteiten
- de verkenning gaat niet automatisch door naar de planuitwerking maar concept-voorkeursbeslissingen worden afgewogen
- bij een MKBA wordt altijd een niet-infrastructurele oplossing meegenomen
- er wordt meer in adaptieve gebiedsgerichte programma's gewerkt

Deze wijzigingen zijn opgenomen in laatste wijziging van de MIRT-spelregels van november 2016.

Checklist: Maatwerk langs de 5 sporen

Vanuit de wens om een meer vraaggerichte aanpak te hanteren en met een brede blik te kijken, is besloten bereikbaarheidsopgaven aan te pakken met concrete maatregelen langs vijf sporen (ook wel oplossingsrichtingen of 5 i's genoemd). Het is de verwachting dat de eerste 4 sporen een grote rol spelen bij het voorkomen of verminderen van de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst:

1. Inrichten: de ruimtelijke inrichting afstemmen op bereikbaarheid en nabijheid
2. In stand houden: het slim onderhouden van de infrastructuur
3. Informeren: stimuleren van informatieontwikkeling voor actuele reisinformatie
4. Innoveren: samen met andere organisaties innoveren voor een betere bereikbaarheid

5. Infrastructuur: investeringen in uitbreiding van de infrastructuur

Om besluitvorming over ruimtelijke maatregelen in het MIRT (zoals verkeer, vervoer, waterveiligheid en waterkwaliteit, verstedelijking, cultureel erfgoed en duurzame economische ontwikkeling) zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, kunnen bij strategische gesprekken naast decentrale bestuurders en waterschappen ook het bedrijfsleven en andere stakeholders worden uitgenodigd. De resultaten van de BO's-MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en besproken.

Tip: ambtelijke voorbereiding BO MIRT vanuit het ministerie IenM (Initiatief/Verkenning/Planfase)
Houd rekening met de voorbereidingstijd van het BO MIRT. Het voorbereiden van een BO MIRT overleg vraagt veel aandacht. Zie onderstaand voorbeeld van de voorbereidingstijden:

- 2,5 - 3 maanden van te voren gaan de uitnodigingsbrieven namens de Minister(s) (IenM, EZ, BZK) aan de decentrale overheden en HID's van RWS de deur uit;
- uiterlijk 1 maand van te voren wordt in het directeurenoverleg MIRT (DO MIRT) de gehele agenda per gebied vastgesteld. Per agendaoverleg is ten minste 2 uur beschikbaar, waar de verkenning één van de onderwerpen kan zijn. In de tijd voorafgaand aan deze DO's MIRT moeten de projecten expliciet worden geagendeerd.
- de dossiers voor de DO's MIRT moeten 2 - 5 dagen van te voren bij de directeuren aangeleverd worden, afhankelijk van het tijdstip van de DO's;
- direct na de 'DO's passen de gebiedsteamtrekkers de dossiers aan, volgt aanscherping algemene teksten, komen er spreekteksten voor Minister(s) en Staatssecretaris(sen) en worden bijlagen verzameld, etc.;
- gelijktijdig wordt gewerkt aan nota's voor Minister(s) en Staatssecretaris(sen) met daarin de belangrijkste bespreek- en knelpunten per gebied ten behoeve van de voorbesprekingen met hen;
- die nota's moeten een week voor het gesprek bij de dienst bestuursondersteuning (DBO) zijn. De voorgesprekken met Minister(s) en Staatssecretaris(sen) zijn in de week voorafgaand aan de BO's;
- de dossiers voor de BO's moeten een week van te voren bij DBO worden aangeleverd.

Gebiedsagenda's en programma's

De gebiedsagenda's zijn agenderend voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT. De gebiedsagenda's zijn door Rijk en regio gezamenlijk opgesteld en bevatten dan ook door Rijk en regio gedeelde visies en opgaven. Op basis van de gebiedsagenda's kan besloten worden een MIRT-onderzoek of verkenning te starten. De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen.

Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen:

- Deel één beschrijft de visie, ambities en ontwikkelrichting van de betreffende regio, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven.
- Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven?

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Het eerste deel wordt vastgesteld en blijft voor langere tijd staan. Het tweede deel met de programmatische uitwerking daarentegen zal regelmatig moeten worden geactualiseerd. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

Rijk en regio's bespreken de gebiedsagenda's in het bestuurlijk overleg MIRT. Zodra een gebiedsagenda daar is vastgesteld, wordt hij gebruikt om in de jaren daarna onderwerpen te bespreken en concrete (financiële) afspraken te maken. In het bestuurlijk overleg wordt besloten of er voldoende urgentie is een onderzoek of een verkenning te starten.
Bij een complexe opgave waarbij de MIRT verkenning wordt uitgevoerd met structuurvisie wordt de verkenning idealiter zo gepland dat een bestuurlijk overleg (bijv. het BO MIRT) aan het begin en direct na afronding van de analytische fase valt. In het eerste bestuurlijke overleg wordt de reikwijdte en het detailniveau vastgesteld. In een tweede bestuurlijk overleg wordt de selectie van kansrijke alternatieven besproken. Aan het BO MIRT worden de opgeleverde resultaten voorgelegd. Als dat gewenst is vanuit de stuurgroep of het BO MIRT stelt de projectgroep een voortgangsrapportage op

voor het BO MIRT, die wordt besproken met de stuurgroep, maar in principe moeten de producten uit een fase voldoende zijn met hooguit een oplegnotitie.

Let op: integraal vs. sectoraal, nationaal vs. regionaal
Voor opgaven waarvoor bij het initiatief (voorafgaand aan de verkenning) is vast komen te staan dat het gaat om sectorale initiatieven die geen samenhang vertonen met andere ruimtelijke ontwikkelingen, hoeft de besluitvorming niet tijdens het BO MIRT plaats te vinden. De startbeslissing kan dan aan de sectorale bestuurlijke tafels worden voorbereid. Op die manier blijft er snelheid in het besluitvormingsproces en wordt het BO MIRT niet onnodig topzwaar gemaakt – 'integraal wat moet, sectoraal wat kan'.

Vergelijkbaar geldt: 'nationaal wat moet, regionaal wat kan'. Voor opgaven waarvoor bij het initiatief is vast komen te staan dat het gaat om regionale of lokale initiatieven die geen samenhang vertonen met andere ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het Rijk zal de besluitvorming doorgaans niet tijdens het BO MIRT plaatsvinden. De startbeslissing kan dan aan de regionale bestuurlijke tafels worden voorbereid. Als er geen financiële bijdrage vanuit het Rijk is, is er geen sprake van een MIRT verkenning.

MIRT Spelregels

Het MIRT vormt het overzicht van de financiële investeringen van het Rijk in opgaven en oplossingen. Om de besluitvorming over deze investeringen navolgbaar te maken, zijn er spelregels afgesproken. Het doel van de Spelregels MIRT is het proces te schetsen dat een MIRT project of programma doorloopt. De spelregels geven een overzicht van de taken en rollen, beslismomenten en de vereisten voor een financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten en afstemmingsmomenten.

De spelregels gelden voor alle betrokkenen in het MIRT, gedurende het hele MIRT-proces. De trekker van de fase is verantwoordelijk voor de concrete toepassing van de spelregels. Interne afspraken tussen het ministerie IenM en RWS in de vorm van procesafspraken zijn nader uitgewerkt in samenwerkingsafspraken.

MIRT-onderzoek

Wanneer een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting gewenst is, kunnen Rijk dan wel Rijk en regio gezamenlijk beslissen of een MIRT Onderzoek nodig is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te starten wordt gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.
Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en van nationaal belang zijn of mogelijk Rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT Onderzoek onderscheiden:

1. Onderzoek gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk Rijksbetrokkenheid vereisen. Het doel van dit type is om de opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren qua inhoudelijke scope, geografische omvang, tijd en/of doel.
2. Onderzoek met betrekking op het concretiseren en uitvoeringsgereed maken van (reeds lopende) gebiedsontwikkelingsprojecten. Het doel van dit type is het mogelijk maken van bestuurlijke vervolgafspraken over de verdere uitvoering.

MIRT-onderzoeken als onderdeel van 'Meer Bereiken'

De MIRT-onderzoeken die in het kader van Meer Bereiken worden gestart, zijn in principe vorm vrij, maar dienen wel te voldoen aan de principes van Sneller & Beter.

Meer bereiken
Nederland verandert. Steeds meer mensen trekken naar de steden. Hierdoor wordt de ruimte voor mobiliteit daar naar verhouding kleiner en dat leidt tot andere mobiliteitsvraagstukken. Ook door de ontwikkelingen van informatietechnologie krijgt bereikbaarheid een andere betekenis. Daarnaast blijkt dat mensen die in steden wonen een ander mobiliteitsgedrag hebben dan mensen buiten de steden. Ook is duurzaamheid voor burgers en bedrijven een steeds belangrijker drijfveer bij keuzes rond mobiliteit. Dit alles vraagt om nieuwe probleemanalyses en oplossingen, willen we gesteld staan voor toekomstige mobilteitsopgaven. Een kans om mobiliteitsvraagstukken anders op te lossen en zo mee te bewegen met een veranderend Nederland.

Daarom is een aanpak geïntroduceerd die een omslag in denken en doen van alle betrokkenen vraagt. Het is een aanvulling op de huidige manier van werken waarbij met name wordt geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe infrastructuur. Deze aanpak wordt toegepast in het programma Vernieuwing MIRT en in brede MIRT-onderzoeken. Het staat voor een gelijkwaardige manier van samenwerken met mede-overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, een intensievere probleemanalyse en andere oplossingen en besluiten waarbij de gebruiker en zijn gedrag centraal staan.

In 2014/2015 is een aantal brede MIRT onderzoeken rond bereikbaarheidsopgaven van start gegaan. Daarin wordt de brede aanpak tegelijkertijd uitgewerkt en toegepast. Om het proces van 'learning by doing' te faciliteren en te structureren is in 2014 het programma Meer Bereiken in het leven geroepen. Meer Bereiken ondersteunt de MIRT-projectleiders bij het inrichten van het brede primaire proces van de onderzoeken en loopt mee bij de uitvoering daarvan. Daarnaast richt Meer Bereiken zich o.m. op kennisontwikkeling, onderzoek en het delen van ervaringen.

In de MIRT-onderzoeken wordt gekeken naar:

- De vraag waar problemen door ontstaan en waar zich kansen voordoen, wat de achterliggende ontwikkelingen en behoeften zijn en welke samenhang er tussen de belangen/opgaven in het gebied is.
- En bij een opgave die wordt opgepakt, wordt samen met de omgeving breder gekeken naar samenhang en synergie met andere opgaven in een gebied. Door de verschillende opgaven te concretiseren, in de tijd te zetten en te prioriteren. Daarnaast wordt een ruimtelijk ontwerp voor de opgave opgesteld waarbinnen de samenhang/synergie met andere opgaven wordt aangegeven.

Met de omgeving zal daarna ook gezocht worden naar oplossingsrichtingen en kansen. Die zullen in eerste instantie liggen in de sfeer van het beter benutten van de bestaande infrastructuur en andere creatieve oplossingen. Voor een bereikbaarheidsopgave zitten deze oplossingsrichtingen in op gedragsverandering, informeren, innoveren, inrichten en in stand houden. Indien deze niet toereikend zijn kunnen investeringen in infrastructuur in beeld worden gebracht.

Een MIRT-onderzoek is géén eerste stap op weg naar een beslissing over een mogelijke Rijksinvestering en is dus ook geen 'pre-verkenning'. De uitkomst van een MIRT-onderzoek kan alleen via aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming in een bestuurlijk overleg wel aanleiding zijn om voor een opgave een MIRT-verkenning te starten. Met de kabinetsreactie IBO Infra is afgesproken het MIRT-onderzoek terug te brengen op zijn merites. Het gaat alleen over het in kaart brengen van de opgave, scope en stakeholders.

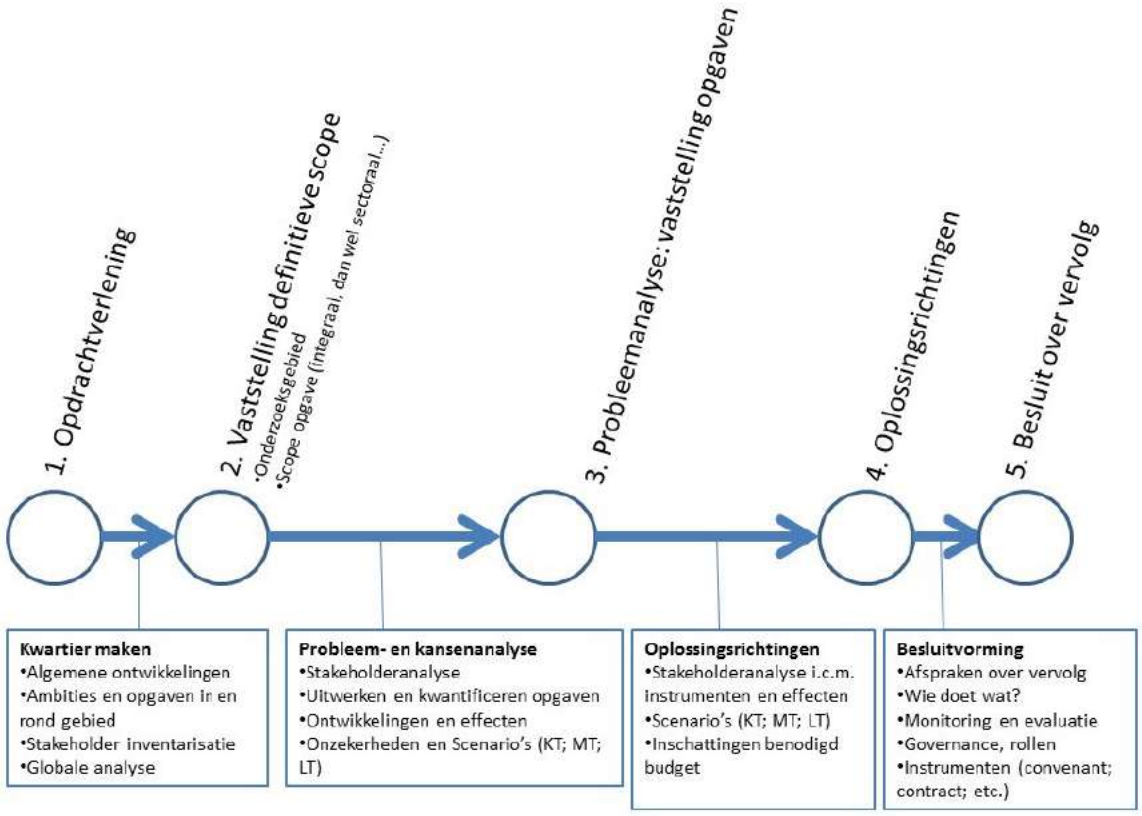
Mogelijke fasering binnen een MIRT-onderzoek

Een MIRT-onderzoek kan bestaan uit 4 fasen (let op; vormvrij):
Rijk dan wel Rijk en regio kunnen gezamenlijk beslissen of een MIRT Onderzoek nodig of wenselijk is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te starten wordt gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.

Een MIRT-onderzoek kan bestaan uit 4 fasen (let op; vormvrij);

- Kwartier maken
- Probleem- en kansenanalyse
- Oplossingsrichtingen
- Besluitvorming.

Elke fase start met een nieuwe opdracht en wordt gekenmerkt door een eigen specifieke informatiebehoefte. Verzamelde kennis in een eerdere fase kan gezien worden als uitgangspunt voor de volgende ("joint fact finding"). In de praktijk kan sprake zijn van een iteratief proces. Dat betekent dat gedurende het proces een stap teruggezet kan worden om bijvoorbeeld een verdiepende slag in de analysefase uit te voeren.



Fase 0: Initiële opdracht

Voorafgaand aan het MIRT-onderzoek wordt de initiële opdracht tot dat MIRT-onderzoek geformuleerd. In het geval van een MIRT-onderzoek door het Rijk ligt de aanleiding in een rijksopgave. Deze opdracht komt voort uit (een combinatie van) ambities en opgaven zoals weergegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), de gebiedsagenda en Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. De initiële opdracht komt tot stand tijdens een BO MIRT, na overleg met de bestuurlijke partners. Fase 1, de kwartiermakersfase, kan hierna beginnen.

Fase 1: Kwartier maken
Vaststellen scope, onderzoeksvragen, Plan van Aanpak, trekker;
In deze startfase gaat het om algemene beeldvorming (op hoofdlijnen) van de ontwikkelingen, opgaven, stakeholders en afbakening van het onderzoeksgebied. Uitgebreide analyses vinden in de volgende fase plaats. De kwartiermakersfase wordt in een gezamenlijk proces met regionale partijen vorm gegeven en uitgevoerd. Eindproduct is een onderzoeksvoorstel dat een voorstel tot scope bevat (scope opgave; doelstelling en onderzoeksvragen) en een door betrokken partijen gedragen plan van aanpak (naast de nieuwe scope ook afspraken over de verdeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden, budget en financiering, tussenproducten en planning).
Deze producten moeten voldoende basis bieden voor een besluit over het vervolg, inclusief afspraken over de organisatie van de bestuurlijke verantwoording van het betreffende MIRT-onderzoek (wie gaat het vervolgproces trekken).

Fase 2: Probleemanalyse
Uitgebreide analyse opgaven en stakeholders;
Nadat de scope en de opgaven van het MIRT-onderzoek zijn vastgesteld begint de probleemanalyse, waarbij de opgaven en stakeholders/actoren verder worden geanalyseerd. Onder deze probleemanalyse kunnen diverse deelrapporten liggen met een nadere analyse van de diverse opgaven, visualisaties, modelberekeningen, motievenoverzichten, e.d.
De volgende stap is het concretiseren van ontwikkelrichtingen. Betrokkenen zullen er daarbij voor waken dat dit MIRT-onderzoek zich inderdaad tot ontwikkelrichtingen beperkt. Het uitwerken van ontwikkelrichtingen in oplossingen gebeurt pas bij een verkenning. In deze fase wordt het ruimtelijk ontwerp ingezet om inzicht te verschaffen in alle opgaven en toekomstige ontwikkelingen, maar ook als instrument om alle belangen in gesprekken met de stakeholders op tafel te krijgen en aan elkaar te verbinden. Op basis hiervan worden de gezamenlijk opgave en de uitgangspunten voor de ontwikkelrichtingen bepaald.

Fase 3: van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen
Inschatten kansen maatregelen;
In deze fase worden ontwikkelrichtingen voor de opgaven samen met de omgeving verkend en uitgewerkt (gesprekken stakeholders, communities en sociale media etc.). Deze fase levert inzicht in:

- mogelijke en doeltreffende ontwikkelrichtingen;
- ordenen, toetsen en optimaliseren van de ontwikkelrichtingen
- wanneer welke ontwikkelrichting nodig is, wat de effecten, kosten en haalbaarheid zijn;
- een raming van benodigde en beschikbare budgetten, capaciteit en effort per ontwikkelrichting.

Op basis van de informatie uit fase 2 (probleemanalyse) en deze fase kunnen de relevante bestuurders van Rijk en regio en andere relevante partners in de vierde fase beslissen wat het vervolg op het MIRT-onderzoek moet zijn.

Fase 4: Besluitvorming over vervolg
In de voorgaande fasen zijn scope van de opgave, de achterliggende problematiek en de oplossingsrichtingen via samenwerking tot stand gekomen. De resultaten van deze fasen worden beschouwd als feiten ('joint fact finding'). Deze laatste fase is politiek-bestuurlijk van aard: er worden afspraken gemaakt over belangen, over het vervolg, over inhoud en proces.

De kans is groot dat de projectleider zelf niet het gewenste 'bestuurlijke gewicht' heeft voor deze besluitvormingsfase. Wel heeft de projectleider in het voorgaande advies gegeven over wie deze besluitvormingsfase het beste kan trekken en heeft hij ook andere processuggesties gedaan. De besluiten zelf zijn een (gezamenlijke) verantwoordelijkheid van de bestuurders, publiek en privaat. Het eerste relevante besluit voor deze fase betreft daarom de keuze wie de trekkersrol op zich neemt. De projectleider van het MIRT-onderzoek kan overigens wel van waarde zijn voor deze fase, als beheerder van de verzamelde feiten en ondersteuner van het proces. De bestuurders kunnen overwegen de projectleider ook voor andere rollen in te zetten, bijvoorbeeld als beheerder van het document waarin definitieve besluitvorming wordt vastgelegd.

Het besluit aan het eind van fase 4 komt kort gezegd neer op:

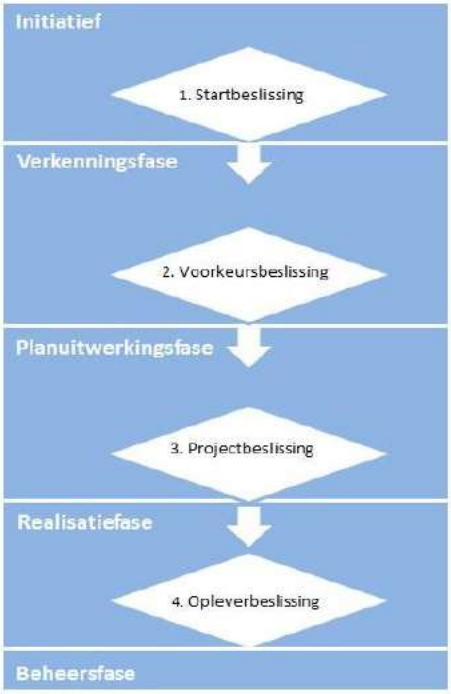
- Wel of geen vervolg (kosteneffectiviteit) en wanneer, of bij welke ontwikkeling, eventueel een vervolg
- Vorm van vervolg: Selectie meest kansrijke oplossingsrichtingen (eventueel in de tijd uitgezet)
- Rol betrokken partijen (wie doet wat wanneer?)
- Monitoring en evaluatie

MIRT-proces

Het MIRT-proces kent drie fasen:

1. verkenningsfase
2. planuitwerkingsfase
3. realisatiefase

Bij het doorlopen van deze drie fasen zijn er per project vier beslismomenten, zoals weergegeven in de hiernaast geplaatste figuur. De MIRT spelregels werken als een zeef. Er is, uitgezonderd de opleveringsbeslissing, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT.



MIRT-overzicht

Het MIRT projectenboek is in 2016 omgedoopt tot MIRT-overzicht. Het doel van dit overzicht is nog gelijk aan het projectenboek: namelijk dat het wordt opgenomen in de rijksbegroting die jaarlijks op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

Tip: programma's en projecten
Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Een integrale gebiedsverkenning kan bij de planuitwerkingsfase worden geknipt in verschillende deelprojecten. De samenhang op gebiedsniveau kan worden bewaakt door het opzetten van Programma's en een gezamenlijke uitvoeringsstrategie.

Het MIRT-overzicht bevat een lijst van alle ruimtelijke rijksprojecten en –programma's, de stand van zaken en de planning. In het MIRT-overzicht worden investeringsprojecten en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij

betrokken is. Dit kan gehele of gedeeltelijke financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden.
Bepalend voor het MIRT-overzicht zijn:

1. SVIR
2. Deltaprogramma

SVIR
De Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (SVIR) geeft een overzicht van de ambities van het Rijk voor Nederland in 2040. De ambities zijn vertaald in doelen voor de middellange termijn (2028). Met deze visie streeft het Rijk naar een 'concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' Nederland.

In de SVIR staat de visie beschreven op de nationale belangen waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarin zij wil investeren. In de SVIR wordt een integrale afweging van deze belangen gemaakt.

Deze nationale belangen zijn ook opgenomen in het MIRT, waarin naar de samenhang met regionale opgaven wordt gekeken.

Het Rijk gaat bij het uitvoeren van de belangen steeds meer uit van decentrale overheden en vertrouwt daarbij op de krachten van deze overheden. Het Rijk toetst incidenteel of de nationale belangen doorwerken in de plannen van de decentrale overheden. Het Rijk is alleen verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening wanneer een onderwerp nationale baten heeft (bijvoorbeeld militaire activiteiten) of internationale verplichtingen (bijvoorbeeld Natura 2000), en/of provincie- of landgrens overstijgende projecten betreft.

Deltaprogramma
Het Deltaprogramma is, net als het MIRT-overzicht, een bijlage van de rijksbegroting. Het Deltaprogramma is een nationaal programma, gericht op een daadkrachtige en integrale aanpak van de lange termijnopgaven op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Het Deltaprogramma komt voort uit het beleidskader 'Nationaal Waterplan'. De juridische basis voor dit programma is opgenomen in de Waterwet.

In het Deltaprogramma werkt de overheid samen met maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven aan de hoogwaterveiligheid en de zoetwatervoorziening. Het doel is dat de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening in 2050 duurzaam en robuust zijn, zodat ons land de grotere weersextremen veerkrachtig kan blijven opvangen. Het Deltaprogramma wordt jaarlijks aangepast onder leiding van de Deltacommissaris.
Overheden en waterschappen hebben de ambitie uitgesproken om waterveiligheid en klimaatbestendigheid integraal onderdeel uit te laten maken bij ruimtelijke ontwikkelingen. In het Deltaprogramma staan de geprogrammeerde MIRT-onderzoeken die kunnen leiden tot MIRT-verkenningen. Alle op te starten uitvoeringsgerichte activiteiten binnen het Deltaprogramma nemen de Spelregels van het MIRT als uitgangspunt en zijn ook opgenomen in het MIRT-overzicht. Ook zijn de gebiedsagenda's belangrijk voor het Deltaprogramma.

Om te kunnen omgaan met onzekerheden werkt het Deltaprogramma adaptief. Dat wil zeggen dat bij maatregelen en strategieën rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om flexibel in te spelen op nieuwe metingen en inzichten. Er wordt gedaan wat nu nodig is, maar mogelijk aanvullende toekomstmaatregelen zijn al beschreven.

Het Hoogwater beschermingsprogramma (HWBP) maakt deel uit van het Deltaprogramma en kent een voortrollend karakter waardoor een jaarlijkse actualisatie mogelijk is. De prioritering is gebaseerd op urgentie. Het HWBP wordt uitgevoerd binnen een alliantie van waterschappen en Rijkswaterstaat. Om de beheersbaarheid van het programma te vergroten, werkt het HWBP met een systematiek die ontleend is aan de MIRT-werkwijze. Voor de uitvoering en financiering van de HWBP-projecten gelden spelregels, bedoeld om de projecten binnen tijd, scope en budget te realiseren.
In het HWBP worden samen met andere overheden de mogelijkheden benut om de versterkingsopgave te combineren met ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, zogenaamde meekoppelkansen. Dat gebeurt op verschillende momenten in het proces. Als meekoppelkansen zich voordoen dan moeten ook financiële afspraken worden gemaakt waarbij de verdeling van kosten in de regel conform de verdeling van verantwoordelijkheden en belangen is.

Voorbeeld: Meerlaagsveiligheid Marken
Het project Marken wordt gekenmerkt door de integrale aanpak van hoogwaterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

Voor het hoogwaterveiligheidsprobleem werd in eerste instantie de oplossing gevonden in een dijkversterkingsplan: een hogere en bredere dijk. Een oplossing sec gericht op hoogwaterveiligheid. Omdat deze ingreep het landschap en de cultuurhistorische waarden van Marken flink zou aantasten, was er geen draagvlak. Mede met de hoge kosten van een dijkverbetering werd besloten een andere strategie toe te passen: meerlaagsveiligheid. Dit betekende dat er invulling gegeven moet worden aan meerdere doelen (lagen):

1. Waterkering op orde
2. Ruimtelijke inrichting aanpassen
3. Verbetering van de rampenbestrijding

Samen met de bewoners wordt nagedacht over de invulling van deze drie lagen.

Vernieuwing MIRT

De vernieuwing MIRT en de daaruit voortkomende kabinetreactie IBO Infra, speelt in op de snelle (technologische) veranderingen die steeds moeilijker te voorspellen zijn. Opgaven worden complexer en raken meerdere partijen en sectoren. Daarnaast verandert de rol van de overheid: meer decentralisatie, minder budget en meer maatschappelijke initiatieven. Daarnaast is geconstateerd dat de R van het MIRT onvoldoende naar voren komt.

Een adaptieve aanpak is nodig als er onzekerheden zijn of als de uitvoering op de lange termijn is gepland (meer dan 10 jaar na de Voorkeursbeslissing). Dit houdt in dat slim wordt omgegaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming. Zo kan worden meebewogen met ontwikkelingen. Dit gebeurt door niet te doen of de toekomst al vast ligt, maar een stap voor stap aanpak te hanteren. En daarmee ruimte te creëren om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende inzichten. Tegelijkertijd moet het mogelijk zijn robuuste afspraken te maken voor lange termijn realisatie.

De aanpak van de vernieuwing MIRT is geclusterd rondom 3 pijlers:

- Met een **brede blik** kijken naar de opgave: zoeken naar synergie met andere ruimtelijke opgaven. De bereikbaarheidsopgaven gaan nog steeds uit van de geconstateerde knelpunten, maar de analyse van dit knelpunt vindt uitgebreider plaats en de oplossingsrichtingen zijn breder.
- **Maatwerk** bieden: onder andere door te kijken naar ruimtelijke inrichting, zelfredzaamheid, gedragsbeïnvloeding en informatietechnologie. Rekening houden met onzekerheden en

voortschrijdend inzicht (adaptief programmeren). Vraaggestuurd werken in plaats van aanbodgestuurd en denken in 5 i's (innoveren, informeren, instandhouden, inrichten en infrastructuur).

- **Samenwerken** vanuit gelijkwaardigheid: Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties trekken samen op.

De aanpak wordt ook toegepast in Programma's Beter Benutten en Meer Bereiken.

Voorbeeld: MIRT-onderzoek verstedelijking Zuidvleugel
Het Rijk, de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Drechtsteden, Midden-Holland, woningcorporaties, beleggers, projectontwikkelaars en kennisinstellingen werken samen aan een, kwalitatief en duurzaam stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad.
Met een brede blik wordt gekeken hoe deze partijen beter kunnen samenwerken bij het snel realiseren van stedelijke ontwikkeling. Hierbinnen wordt aandacht besteed aan:

- vergroten potentie van de bestaande woningvoorraad;
- consumentgericht stedelijk wonen;
- verbeteren woonkwaliteit stationsomgevingen;
- duurzaamheid in relatie tot verlaging van woonlasten;
- verbeteren van plekken via tijdelijke bestemmingen.

Binnen de samenwerkende partijen wordt gekeken naar nieuwe allianties en financieringsvormen, als wel het afstemmen van het aanbod op de vraag (flexibiliteit).

Voorbeeld Adaptief Programmeren: gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's
Eind 2016 is in de BO's MIRT besloten een aantal gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's op te stellen, voor de MRA, voor Rotterdam-Den Haag en de goederencorridors Oost en Zuid. Opgaven die hier spelen zijn complex en hebben een grote onderlinge samenhang. Het gezamenlijk aanpakken van de opgaven, bereikbaarheid in samenhang met opgaven als woningbouw, verstedelijking, duurzaamheid etc, die in deze gebieden spelen is daarom het meest effectief. Voor deze gebieden zullen op gebiedsnivo afwegingen worden gemaakt die zullen leiden tot een mix van maatregelen van korte en lange maatregelen, niet-infrastructurele en infrastructurele, waarbij steeds wordt bezien welke maatregel op welk moment het meest effectief is. Er wordt gewerkt met adaptieve paden en monitoring.

Voorbeeld Adaptief Programmeren: MIRT-onderzoek Brainport Avenue
Het is de ambitie om Brainport Avenue verder te ontwikkelen als internationale toonaangevende vestigingslocatie voor kennisintensieve bedrijven, researchinstellingen, de maakindustrie en de designsector. Hoofddoel is om de brainports Eindhoven, Schiphol en Rotterdam toonaangevend te laten zijn voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Cruciale factor hierbij is een goede bereikbaarheid. Overkoepelende opgaven zijn agglomeratiekracht, connectiviteit en aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Maar nu al inspelen op de wereld in 2040 is lastig. Daarom wordt adaptief programmeren toegepast: stapsgewijze ontwikkeling met tussentijds ruimte om zaken aan te passen aan nieuw verkregen inzichten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis van TU Eindhoven om het adaptief programma concreet te maken.

Beter Benutten

In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven vanaf 2011 samen aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur om de bereikbaarheid in (de drukste) regio's te verbeteren. Dat gebeurt niet alleen voor vervoer over de weg, maar ook op water en op het spoor. Op regionaal niveau worden hiervoor maatregelen getroffen.

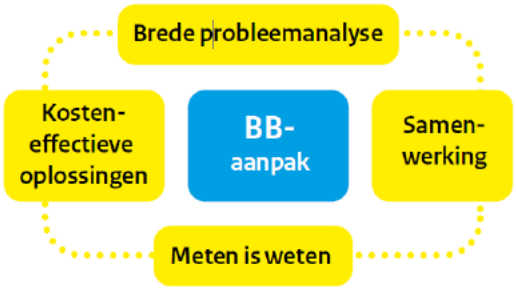
<u>Samen</u>

De Rijksoverheid wil de onderwerpen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op andere manier borgen dan we tot nu toe gewend waren. Dit vraagt om een horizontale, participerende Rijksoverheid. Daarbij wordt verder gekeken dan het belang van de overheid. De overheid zoekt naar de koppeling van belangen met samenwerkingspartners (bereikbaarheid met economie, duurzaamheid, kostenbesparing of met goed werkgeverschap). Via Beter Benutten wordt vooral ingezet om samen met belangrijke stakeholders - op basis van een gezamenlijke verantwoordelijkheid - de infrastructuur beter te benutten en de filedruk op de grootste bereikbaarheidsknelpunten te laten afnemen. Dat vergt een andere aanpak, een andere manier van kijken naar bereikbaarheidsvraagstukken.

<u>Aanpak</u>

Op basis van ervaringen is op een rij gezet wat de Beter Benutten-aanpak inhoudt. Een terugkerend element is dat er een proces wordt georganiseerd waarin de reiziger centraal staat. Tegelijkertijd wordt in een vroeg stadium regionale overheden en het bedrijfsleven, en of andere stakeholders betrokken. Dit gebeurt op basis van een brede probleemstelling en het samen zoeken naar een (kosten)effectieve oplossing voor de reiziger. Daarbij is altijd ruimte voor slimme en innovatieve maatregelen en wordt gekeken naar alle modaliteiten. Deze aanpak kent vier onderdelen:

- Een brede probleemanalyse.
- Potentiële kosteneffectieve oplossingen: kennis over gedrag van reizigers als vertrekpunt.
- Samenwerken met andere partijen.
- Meten is weten.



Meer informatie op:
www.beterbenutten.nl

MER

4 De m.e.r.-procedure - omgevingsmanager

Toelichtend

M.e.r.-procedure

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming over activiteiten en plannen met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarnaast draagt het doorlopen van de m.e.r.-procedure bij aan het stroomlijnen van het proces voor de planvorming en de procedure voor de besluitvorming over een activiteit.

Door voorafgaand aan de besluitvorming over een activiteit de mogelijke milieueffecten in kaart te brengen, kunnen bepaalde negatieve milieueffecten worden voorkomen of beperkt. De m.e.r. is gekoppeld aan een wettelijk plan of besluit van de overheid en maakt onderdeel uit van de besluitvormingsprocedure (de moederprocedure) van dit plan of besluit.

Het milieueffectrapport (MER) is een openbaar document waarin de te verwachte gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven en bekeken. De wettelijke basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994. Deze volgen uit de Europese richtlijn voor project-m.e.r. (M.e.r.-richtlijn) en de Europese richtlijn voor Strategische milieubeoordeling (SMB-richtlijn).

De M.e.r.-richtlijn gaat over de m.e.r.-plicht voor concrete projecten, zoals de aanleg van een nieuwe weg of de aanleg of wijziging van een primaire waterkering De SMB-richtlijn heeft betrekking op de milieubeoordeling van (strategische) plannen, zoals een structuurvisie. In Nederland valt dit onder één wettelijke regeling (Wet milieubeheer en Besluit m.e.r.). Wel gelden er verschillende eisen voor project- en plan-m.e.r.

Daarnaast is er onderscheid tussen de beperkte en de uitgebreide procedure. Een plan-m.e.r. moet altijd de uitgebreide procedure doorlopen. Een project-m.e.r. volgt in principe de beperkte procedure, tenzij er sprake is een 'complex' besluit. Een besluit geldt als 'complex' als

- voor het besluit tevens een Passende beoordeling nodig is
- het gaat om een project-m.e.r.-plichtig bestemmingsplan of een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of de Wet droogmakerijen en indijkingen.

In deze gevallen geldt ook voor project-m.e.r. de uitgebreide procedure. Voor projecten van Rijkswaterstaat is dit meestal het geval, maar er kunnen dus uitzonderingen zijn.

Het is belangrijk steeds in het oog te houden
- welke besluiten moeten worden genomen
- of hiervoor een plan- dan wel een project-m.e.r.-plicht geldt
- voor welke besluiten de uitgebreide dan wel de beperkte procedure moet worden doorlopen.

Binnen de verplichtingen vanuit de Wet milieubeheer kan de exacte uitvoering van de m.e.r.-procedure tot op zekere hoogte worden aangepast aan de projectplanning. Raadpleeg voor meer informatie over de exacte procedurestappen de website van Infomil.

M.e.r.-beoordeling

Zie de website van Infomil

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Zie de website van Infomil

Uitgebreide en beperkte m.e.r.-procedure
Zie de website van Infomil

Spelers en rollen
Zie ook de website van Infomil

In het proces zijn diverse actoren betrokken, met verschillende rollen. Twee belangrijke rollen in de planuitwerking zijn die van initiatiefnemer ('de partij die wat wil') en bevoegd gezag ('de partij die daarover beslist'). Bij deze rollen zijn binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu verschillende organisatieonderdelen betrokken. Ook partijen buiten het ministerie van Infrastructuur en Milieu spelen een rol. Hieronder wordt ingegaan op de partijen en hun rollen in de m.e.r.

De initiatiefnemer
De initiatiefnemer is 'de partij die een project wil realiseren'. Een initiatief kan ontstaan bij een regionaal organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat of vanuit de gebiedsagenda's van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar wordt pas formeel een initiatief op het moment dat er een Startbeslissing is genomen (MIRT 1). Na de Voorkeursbeslissing (MIRT 2) wordt bij projecten waarbij Rijkswaterstaat de trekker is, het initiatiefnemerschap via de D1-D2-D3[1] sturingslijn neergelegd bij een regionaal organisatieonderdeel. De D1-D2-D3 sturingslijn wordt aangestuurd vanuit de betreffende beleidsdirectie (ook wel bestuurskern BSK) genoemd.

Het bevoegd gezag
Het bevoegd gezag is het bestuursorgaan dat bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemer het formele besluit te nemen of de vergunning te verlenen. Indien er een m.e.r.-plicht geldt, moet het MER de milieu-informatie bevatten die nodig is om dit besluit te kunnen nemen. De m.e.r.-procedure is dus altijd gekoppeld aan de procedure van besluitvorming ('moederprocedure'). Het bevoegd gezag voert regie over de procedure, adviseert waar nodig over de reikwijdte en het detailniveau en toetst of het uiteindelijke MER hieraan voldoet.

Het bevoegd gezag kan de eigen minister of staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zijn, maar ook de gemeente (Burgemeester en Wethouders/ gemeenteraad), de Provincie (Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten) of het Waterschapsbestuur. Soms is er sprake van meerdere instanties die gezamenlijk het bevoegd gezag vormen. In dat geval is er altijd één partij die een coördinerende rol vervult. Als een medeparaaf van EZ nodig is, blijft het bevoegd gezag bij het Ministerie van IenM.

Let op: Coördinatieregeling m.e.r.
Bij meerdere (ontwerp)besluiten voor dezelfde m.e.r.-plichtige activiteit of voor samenhangende m.e.r.-plichtige activiteiten kan coördinatie bij het doorlopen van de m.e.r. verplicht zijn of mogelijk zijn. Ook in andere gevallen kan de coördinatieregeling van toepassing zijn. Bijvoorbeeld als er voor een activiteit tegelijkertijd een plan en een besluit wordt voorbereid. Coördinatie betekent dat één milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld en de rol van bevoegd gezag gecoördineerd wordt uitgevoerd.

[1] D1 - departement van infrastructuur en Milieu, D2 - directoraat-generaal van Rijkswaterstaat, D3 - regio van Rijkswaterstaat

Coördinatie is geregeld in paragraaf 14.2 van de Wet milieubeheer. Coördinatie is niet van invloed op de inhoudelijke en procedurele eisen. Dit betekent dat de inhoud van het gecoördineerde MER moet voldoen aan de gezamenlijke eisen vanuit de m.e.r. voor betreffende (ontwerp)besluiten. Bijvoorbeeld:
- wanneer voor een activiteit zowel een uitgebreide als een beperkte m.e.r.-procedure geldt (bijvoorbeeld als een bestemmingsplan moet worden gewijzigd én er een milieuvergunning in het kader van de Wet milieubeheer moet worden aangevraagd), moet de uitgebreide m.e.r.-procedure worden doorlopen.
- wanneer voor een activiteit zowel een project- als een plan-m.e.r.-plicht geldt en dus een gecombineerd plan- en project-MER wordt opgesteld, moet in ieder geval voor de project-m.e.r.-plichtige onderdelen van het besluit worden voldaan aan de eis tot passende scheiding van conflicterende functies. In de praktijk zal het handiger zijn dit voor de gehele m.e.r.-procedure te implementeren.

Het bevoegd gezag heeft tijdens de m.e.r. verschillende verantwoordelijkheden. Zo is het bevoegd gezag verantwoordelijk voor de (openbare) kennisgeving en het raadplegen van betrokken bestuursorganen en adviseurs, bepaalt het bevoegd gezag hoe wordt omgegaan met de zienswijzen en geeft het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport. Het bevoegd gezag verzorgt ook de terinzagelegging van het ontwerpbesluit en het MER (bijvoorbeeld Ontwerp-Tracébesluit/ MER) en reageert op de zienswijzen (in samenwerking met de initiatiefnemer/ regionale organisatiedeel, de Directie Participatie ondersteunt hierbij). Tot slot neemt het bevoegd gezag het uiteindelijke besluit (bijvoorbeeld het Tracébesluit) en motiveert daarin hoe is omgegaan met de resultaten van het MER en de zienswijzen op het ontwerpplan en/of ontwerpbesluit en het MER.

Let op: acceptatie van het MER door het bevoegd gezag
Het bevoegd gezag beoordeelt of de kwaliteit van het MER voldoende is om het besluit op te baseren. In praktijk komt het niet/zelden voor dat het bevoegd gezag het MER van RWS niet accepteert, omdat er voldoende waarborgen in het werkproces van RWS zijn die de kwaliteit garanderen. De voortoets is hier de belangrijkste van.
Wanneer als gevolg van tijdsdruk of om andere redenen concessies worden gedaan aan de kwaliteitsborging, ontstaat daarmee het risico dat het bevoegd gezag het MER niet accepteert.

Scheiden taken initiatiefnemer en bevoegd gezag indien beide van dezelfde overheidsinstantie zijn
Wanneer het bevoegd gezag en de initiatiefnemer dezelfde overheidsinstantie zijn, vereist de Wet milieubeheer dat ten minste op ambtelijk niveau een scheiding wordt aangebracht tussen de taken van initiatiefnemer en bevoegd gezag. Hierover is door het ministerie van IenM een handreiking opgesteld. Deze maakt deel uit van de Procedurehandleiding en Praktijkhandreiking van Infomil. Over de praktische uitwerking binnen het ministerie van IenM (en Rijkswaterstaat) wordt nog een meer gedetailleerde notitie voorbereid.

De (wettelijke) adviseurs
Er zijn verschillende instanties die het bevoegd gezag om advies kan of moet verzoeken bij de m.e.r.-procedure. Deze vallen in twee groepen uiteen:

Ten eerste: de 'wettelijk adviseurs':
- de Commissie voor de m.e.r.,;
- de ministers van Economische Zaken en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap;

- de Inspectie Leefomgeving & Transport.

In de praktijk wordt de adviestaak van de eerste twee ministeries gemandateerd aan en uitgevoerd door respectievelijk de Directie Regionale Zaken van Economische zaken en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Het bevoegd gezag is er zelf voor verantwoordelijk dat deze adviseurs worden geraadpleegd.

Ten tweede: de 'betrokken bestuursorganen'. Dit zijn bijvoorbeeld overheden (gemeente, provincie, waterschap) binnen wiens werkgebied het project wordt gerealiseerd of op wiens werkgebied het project invloed kan hebben. Als het project grensoverschrijdend is of grensoverschrijdende gevolgen kan hebben wordt ook overleg gevoerd met het bevoegd gezag uit het buitenland. Hierover zijn internationale afspraken gemaakt met Duitsland en Vlaanderen.

In een uitgebreide m.e.r.-procedure moet het bevoegd gezag de betrokken bestuursorganen, de ministers van EZ en OCW en de ILT raadplegen alvorens een advies over reikwijdte en detailniveau van het MER te geven aan de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag kan er ook voor kiezen in deze fase een advies te vragen aan de Commissie voor de m.e.r. Dit is echter niet verplicht.

In een beperkte m.e.r.-procedure kan het bevoegd gezag eveneens een advies over reikwijdte en detailniveau van het MER geven aan de initiatiefnemer. Bijvoorbeeld als de initiatiefnemer daarom verzoekt of als hier ambtshalve voor gekozen wordt. Als het bevoegd gezag hiervoor kiest, raadpleegt het vooraf de betrokken bestuursorganen en wettelijk adviseurs.

Zowel in de beperkte als in de uitgebreide procedure stelt het bevoegd gezag de betrokken bestuursorganen, de ministers van EZ en OCW en de ILT op de hoogte bij de openbare kennisgeving van het MER. In de uitgebreide procedure is het daarnaast ook verplicht de Commissie voor de m.e.r. om een 'toetsingsadvies' te vragen. In de beperkte procedure is dit optioneel.

De Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage is een bij wet ingestelde onafhankelijke adviseur bij m.e.r.-procedures. De Commissie adviseert het bevoegd gezag over de (vereiste) inhoud en de kwaliteit van een milieueffectrapport. De Commissie bemoeit zich niet met de besluitvorming of met politieke afwegingen over de m.e.r.-plichtige activiteit zelf. Zij maakt geen keuze tussen alternatieven of varianten die in een MER beschreven worden. Dit is de taak van de initiatiefnemer.

De Interne Diensten

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu spelen verschillende organisatieonderdelen een rol in het ondersteunen bij en het toetsen van planuitwerkingen en MER'en. De belangrijkste interne diensten/-onderdelen die betrokken zijn bij planuitwerkingen en m.e.r. zijn:

- Regionale Dienst (vaak de opsteller van het MER)
- Programmabureau Verkenningen en Planstudies (PVP)
- Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL)
- Corporate Dienst (CD), Projectadvisering
- Corporate Dienst (CD), Expertise

De bestuurskern van Infrastructuur en Milieu (IenM) omvat voor hoofd(vaar)wegen en hoofdwatersystemen de hieronder genoemde beleidsdirecties. Deze treden op als opdrachtgever

voor planuitwerkingen voor RWS. Verkenningen worden vaak door de beleidsdirecties zelf uitgevoerd.

• **Bestuursstaf Bereikbaarheid** bundelt al de werkzaamheden voor infrastructuur en de manier waarop Nederland zich verplaatst ter land, ter zee en in de lucht.
• In **Bestuursstaf Ruimte en Water** komen alle IenM-taken op het gebied van de inrichting van de ruimtelijke hoofdstructuur samen, inclusief de eerste stappen van het MIRT. Ook ligt hier de verantwoordelijkheid voor de Noordzee en het Deltaprogramma.
• In het **Bestuursstaf Milieu en Internationaal** komen alle activiteiten op het terrein van milieu, emissies, normstelling voor water, kaderstelling voor externe veiligheid en duurzaam transport samen, inclusief de internationale coördinatie.

De gewijzigde m.e.r.-richtlijn voor projecten

Per 17 mei 2017 zijn de Wet milieubeheer, de Crisis en herstelwelwet en Besluit mer gewijzigd ter implementatie van de herziene Europese richtlijn voor project-m.e.r. De belangrijkste punten zijn hieronder kort aangestipt. LET OP: deze wijzigingen gelden alleen voor project-m.e.r.!

- Als het bevoegd gezag tevens initiatiefnemer is moeten de taken van bevoegd gezag en initiatiefnemer in ieder geval op ambtelijk niveau gescheiden worden tijdens de m.e.r.-procedure. Zie daarvoor de concept-Handreiking die naar de tweede Kamer is gestuurd.
- Ook voor projecten die op bijlage II van de Crisis- en herstelwet staan geldt voortaan dat in een (project-)m.e.r. 'redelijke alternatieven die relevant zijn voor de activiteit' onderzocht moeten worden. Als er voor het project een plan-MER is opgesteld, waarbij al alternatieven voor de locatie of het tracé zijn onderzocht, hoeft het project-MER geen onderzoek meer naar locatie of tracé te bevatten.Dit laat onverlet dat ten aanzien van andere aspecten wel uitvoeringsvarianten kunnen bestaan, die dan ook in het kader van de project-m.e.r. onderzocht moeten worden. Verder is het ook voor projecten die genoemd staan op bijlage II van de Crisis- en herstelwet optioneel geworden om een advies van de Commissie voor de m.e.r. te vragen;
- De definitie van 'gevolgen voor het milieu' is veranderd; hieronder vallen voortaan ook de effecten die voortkomen uit de kwetsbaarheid van een activiteit voor risico's op zware ongevallen en rampen (ook als gevolg van klimaatverandering);
- Bij m.e.r.-beoordeling mag de initiatiefnemer (niet-verplichte) maatregelen noemen waardoor aanzienlijke milieugevolgen kunnen worden vermeden of voorkómen. Het bevoegd gezag mag deze maatregelen betrekken bij de vraag of er een m.e.r. moet worden doorlopen. Als door de maatregelen geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen optreden is er geen project-m.e.r. nodig. De maatregelen moeten dan wel als voorwaarde bij het (Tracé)besluit worden opgenomen, inclusief het moment waarop de maatregelen gerealiseerd dienen te zijn. In de beslissing van het bevoegd gezag over de m.e.r.-beoordeling moet er verwezen worden naar de criteria van Bijlage III en de kenmerken van het project en de maatregelen die ten grondslag hebben gelegen aan de beslissing.
- Voor de vormvrije mer beoordeling worden de procedurele eisen voor de mer beoordeling uit de Wet milieubeheer van toepassing. Dit betekent o.a. dat de initiatiefnemer voortaan een melding moet doen van het voornemen om een activiteit uit te voeren beneden de drempelwaarde uit Bijlage D van het Besluit m.e.r. en dat het bevoegd gezag binnen 6 weken na de melding een m.e.r. beoordelingsbesluit moet nemen;
- Als bij de activiteit maatregelen worden genomen om aanzienlijke milieugevolgen te mitigeren of te compenseren moeten deze bij het (Tracé)besluit worden genoemd.
- Als voor een activiteit zowel een project-MER als een Passende beoordeling wordt opgesteld moet de Passende beoordeling tegelijkertijd met het project-MER ter inzage worden gelegd.

- Het bevoegd gezag moet bij haar besluit aangeven welke milieueffecten gemonitord moeten worden. De initiatiefnemer moet deze monitoring uitvoeren.

Voor projecten die voor 16 mei 2017 zijn gestart met de m.e.r-beoordelingsprocedure of de m.e.r.-procedure geldt overgangsrecht. Als één van de volgende stappen is doorlopen dan is het oude recht op het betreffende project van toepassing (artikel III, wetsvoorstel):

- de melding van het voornemen een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit te ondernemen, is ingediend bij het bevoegd gezag,
- er is kennisgegeven van een m.e.r.-beoordelingsbeslissing (als het bevoegd gezag ook de initiatiefnemer is),
- de beperkte m.e.r.-procedure is van toepassing en het bevoegd gezag is verzocht een advies overreikwijdte en detailniveau af te geven of het bevoegd gezag heeft ambtshalve een advies reikwijdte en detailniveau afgegeven ,
- het bevoegd gezag heeft kennis gegeven van het voornemen om een m.e.r.-plichtige activiteit uit te voeren waarop de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing is,
- het MER is ter inzage gelegd.

Initiatief

5 Initiatief

5.1 Initiatief, Startdocument

Toelichtend (alle IPM-rollen)

Voorafgaand aan een MIRT-verkenning is er een initiatief. Omdat ieder idee uniek is en zijn eigen rijpingsproces heeft, zijn aan deze fase geen proceseisen gesteld. Het initiatief vloeit voort uit het reguliere proces van het opstellen van de MIRT gebiedsagenda's en het BO MIRT. Voor een goede verkenning is een zorgvuldige afweging, voorbereiding en een stevige bestuurlijke basis van de startbeslissing (MIRT 1) essentieel. De aard van deze fase van initiatief is sterk bestuurlijk.

Zowel Rijk als decentrale overheden kunnen een opgave agenderen en daarmee het initiatief nemen tot het opstellen van een startdocument ten behoeve van een startbeslissing. Zij zijn aanwezig bij het BO MIRT. Als één van de ministers of staatssecretarissen een initiatief aanmeldt, is het Rijk de agenderende partij (ook wel 'de initiatiefnemer' genoemd). Als de regio een initiatief aanmeldt, is de regio de agenderende partij. Dit wordt gedaan door gedeputeerden van de provincie, waterschapsbestuurders, stadsregio's of wethouders van de grote gemeenten. Initiatieven van private partijen, maatschappelijke organisaties en/of burgers kunnen alleen worden aangemeld via de overheid. Voorwaarde voor het agenderen van een eventuele startbeslissing is dat er in ieder geval ook sprake is van een nationaal belang. Indien de opgave betrekking heeft op de hoofdinfrastructuur, zijn de bepalingen van de Tracéwet van toepassing. De Waterwet bevat geen bepalingen voor een verkenning. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is de systematiek van de Wro dat eerst het beleidskader wordt vastgesteld (structuurvisie) en dan de uitwerking (in bestemmingsplan). Een structuurvisie is overigens niet verplichtend voorgeschreven.
Doel is te komen tot een eenduidige definitie en afbakening van het initiatief en een procesarchitectuur ("wie doet wat, wanneer") voor de te doorlopen verkenningsfase. Hierbij wordt een startdocument opgesteld door de ambtenaren van de agenderende partij (tenzij in het bestuurlijk overleg anders wordt besloten). Het startdocument wordt in het BO MIRT behandeld zodat de bevoegde bewindspersonen daarop de startbeslissing kunnen nemen. Voor integrale verkenningen zal dit doorgaans de minister van IenM zijn. Afhankelijk van de thema's worden de ministers van EZ en BZK erbij betrokken. Voor sectorale verkenningen wordt de startbeslissing door de desbetreffende minister genomen. Opgaven waarbij geen nationaal belang is aan te tonen, worden niet opgenomen in het MIRT. De verschillende stappen die worden doorlopen zijn:

- Opstellen startdocument
- Samenstellen projectorganisatie
- Review van het startdocument
- Startbeslissing MIRT 1
- Informeren Tweede Kamer

In het BO MIRT kan overigens ook besloten worden om de Verkenningsfase over te slaan en direct tot de planuitwerking over te gaan. Dit besluit kan genomen worden voor eenvoudige, niet-controversiële projecten zonder alternatieven.

5.2 Projectmanagement

Verplichtend

1. Stel een Startdocument op, zie voor de eisen die aan de informatie worden gesteld de Spelregels van het MIRT
2. Richt de projectorganisatie in die de verkenning zal gaan uitvoeren en de organisatie van de bestuurlijke verantwoordelijkheden.[i]

Toelichtend

Opstellen Startdocument, toelichtend bij 1

Nadat de beslissing om een startdocument te maken is genomen, wordt de trekker van het startdocument gekozen (in de regel is dit de agenderende partij).

Het is van groot belang te voorkomen dat er een 'pré-verkenning' wordt uitgevoerd om het startdocument op te stellen. De verkenningsfase moet niet al van tevoren worden dichtgetimmerd door de initiatiefnemer; een open houding is van groot belang ter voorkoming van *'lock-in'*. Met dit laatste wordt het fenomeen bedoeld dat teveel wordt blindgestaard op eigen oplossingen vanuit één modaliteit en te weinig oog is voor wellicht betere alternatieven van anderen. Wel moet het startdocument voldoende informatie bevatten om de aanpak van de verkenningsfase vorm te geven.

Tip: Ketens van doelen
Het kan de bedoeling zijn dat een initiatief niet één, maar een hele reeks (neven)doelen heeft. Zo is bijvoorbeeld het directe effect van de aanleg van een weg reistijdwinsten. Een verbetering van de bereikbaarheid draagt echter ook bij aan een beter vestigingsklimaat voor bedrijven. Dit is vaak voor de regio belangrijk. De weg kan dus als nevendoel hebben nieuwe bedrijven aan te trekken en nieuwe werkgelegenheid te creëren. In gebieden met een hoge werkloosheid kan werkgelegenheid een middel zijn om sociale problemen op te lossen en te voorkomen. Een ander nevendoel van de weg kan dus zijn sociale problemen die samenhangen met werkloosheid op te lossen. Het is belangrijk dat het startdocument dergelijke redeneringen die aan een initiatief ten grondslag liggen inzichtelijk maakt. Welke keten van (neven)doelen kan het initiatief met zich meebrengen en welke andere opgaven dienen daarvoor te worden gerealiseerd? En dus: wie zijn betrokken en willen mogelijk bijdragen?

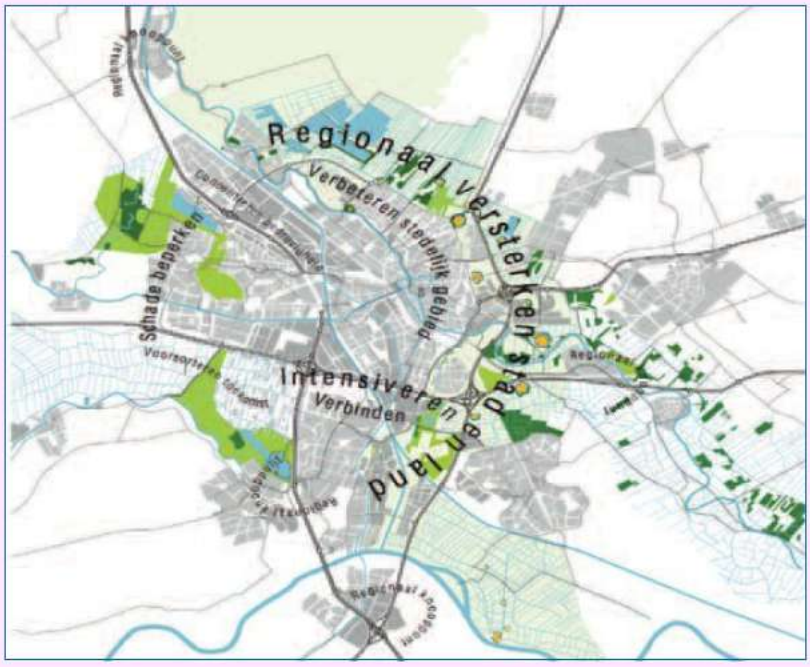
Het startdocument moet op hoofdlijnen informatie geven voor de startbeslissing. Daartoe bevat het een analyse van het gebied (gebaseerd op de gebiedsagenda), de belanghebbenden en nut en noodzaak van het initiatief. Deze analyse gebeurt op bestuurlijk niveau. Het startdocument biedt verder inzicht in de doelstellingen van het initiatief, de samenhang met andere opgaven op de gebiedsagenda en de achterliggende problemen of kansen. Uit het startdocument blijkt wat directe doelen van het initiatief zijn en op welke wijze het bijdraagt aan de bredere strategische doelen van de gebiedsagenda. Daarbij is belangrijk dat is aangegeven of en op welke wijze het initiatief een noodzakelijke voorwaarde vormt voor andere opgaven. Het startdocument gaat in op de rolverdeling: hoe wordt de bestuurlijke coördinatie geregeld en wie is trekker van de verkenning. Het startdocument wordt opgesteld in afstemming tussen Rijk en regio. In het startdocument wordt ook vastgelegd hoe het proces van de verkenning wordt ingestoken. Het startdocument wordt zo veel mogelijk opgesteld aan de hand van bestaande informatie.

Let op: formuleer het doel van de verkenning zorgvuldig
Het formuleren van het doel is een zorgvuldige aangelegenheid. Als het doel van de opgave te nauw wordt afgebakend, kunnen meer duurzame ontwikkelmogelijkheden ongewild buiten de scope van de verkenning vallen.
Value Engineering kan helpen bij het formuleren van het doel in functionele eisen in plaats van in oplossingen.

Tips voor projectbeheersing: laat het startdocument toetsen
De projectgroep die de verkenning gaat uitvoeren moet aan de slag kunnen op basis van het startdocument. Als uit de analyse van de opgave door bestuurders geen eenduidig beeld naar voren komt, kan de projectgroep geen goede verkenning uitvoeren binnen de gestelde termijn. Door de organisatie die voor de verkenning aan de lat staat – of een onafhankelijke organisatie – het startdocument te laten toetsen middels een review, is een waarborg ingebouwd tegen overhaaste startbeslissingen. De review is gericht op of het startdocument voldoende duidelijk is in de opgave die voorligt.

Let op: Ontwerpend onderzoek
Goed analyseren van de aard van de opgave aan de hand van specifieke kenmerken als type ingreep, omvang, omgevingskenmerken en politiek-maatschappelijke gevoeligheid is in deze fase cruciaal. Om te analyseren hoe de opgave samenhangt met de omgeving heeft het veel toegevoegde waarde om een kaartbeeld op te stellen. Het gaat dus niet alleen om tekst maar ook om beeldmateriaal (woord en beeld). Ontwerpend onderzoek is bij een initiatief als procesinstrument zinvol, met als doel te komen tot een gedeeld beeld van problemen, opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. Het blootleggen van ambities en achterliggende belangen is cruciaal voor het vinden van een gemeenschappelijke opgave die nodig is voor de startbeslissing. Goede afbeeldingen zeggen meer dan woorden en kunnen zowel adequaat blootleggen of men het eens is over opgave, als partijen meenemen in een wenkend perspectief op een mogelijke toekomst.

Voorbeeld ontwerpend onderzoek
Onderstaande afbeelding is het resultaat van een ontwerpend onderzoek waarbij onderzocht is welke opgaven samenhangen met de oplossingsrichtingen uit de startnotitie van de Ring Utrecht.



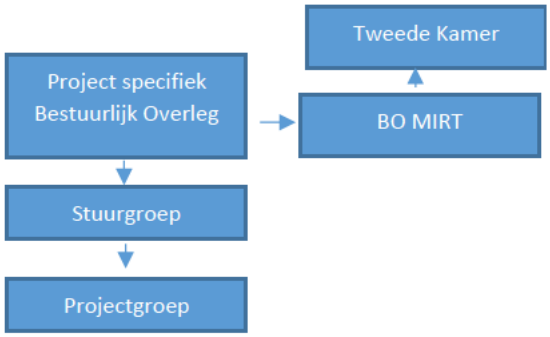
Aan de gebiedsbeschrijving zijn geen eisen gesteld. Aangeraden wordt om de gebiedsbeschrijving van de gebiedsagenda als uitgangspunt te nemen. De gebiedsbeschrijving moet aansluiten bij het schaalniveau van de opgave die in de verkenning wordt opgepakt. Door uit te gaan van een lagenbenadering (bijvoorbeeld; ondergrond, netwerk en occupatie) zijn statische en dynamische elementen in het gebied te onderscheiden.

Het startdocument moet voldoende richting geven aan de verkenning. Daarom dient de aanleiding en urgentie van de opgave helder onderbouwd te worden in woord en beeld. Ook moet er zicht zijn op financiering ter voorkoming van 'lege' verkenningen, onnodige studie- en organisatiekosten en politiek/ bestuurlijke onvrede. De financiële mogelijkheden zijn vaak richtinggevend in de oplossingsrichtingen en de uiteindelijke keuze. Door vooraf aan te geven hoeveel middelen beschikbaar zijn, wordt het scala aan mogelijke oplossingsrichtingen verkleind. Enerzijds kunnen hiermee de verwachtingen en de uiteindelijke keuze dichter bij elkaar worden gebracht, anderzijds kunnen mogelijk interessante oplossingsrichtingen hiermee buiten beeld verdwijnen (zowel goedkopere als duurdere oplossingsrichtingen). Het is van belang om de bandbreedte van mee te nemen richtingen dus niet te smal (voldoende 'oplossingsruimte') en niet te breed (wel realistisch) te maken.

Tip: Budget en scope in verhouding
Het klinkt zo simpel: voorkom dat de scope te ambitieus en budget te klein is.
Dit is de fase waarin de basis voor een realistische verkenning wordt gelegd. Met een wensscope zonder zicht op bekostiging en middelen is de verkenning tot mislukken gedoemd. Als vanuit het BO MIRT onrealistische wensen worden geuit, dan moet dit worden aangegeven aan de bestuurders. Zij moeten prioriteiten stellen en keuzes maken. De aanpak van Value Engineering (VE) helpt bij een betere afstemming tussen scope en budget. Schakel een Value Manager in om te kijken of en hoe VE een bijdrage kan leveren.

Projectorganisatie en rolverdeling, toelichtend bij 2

Tijdens deze fase moet de projectorganisatie voor de verkenning worden samengesteld. Een basismodel voor de inrichting van de organisatie is hieronder weergegeven en toegelicht.



Projectspecifiek bestuurlijk overleg

Voor het opstarten (en doorlopen) van een verkenning is een projectspecifiek bestuurlijk overleg van belang. Dit overleg bestaat uit bestuurders van alle direct betrokken bestuursorganen. Hier wordt de voortgang besproken tussen de betrokken partners, en vindt de besluitvorming over het project plaats, behalve de startbeslissing, voorkeursbeslissing en projectbeslissing. Eén van de bestuursorganen wordt aangewezen als eigenaar van de verkenning, de eerste verantwoordelijke voor personele capaciteit, middelen en tijd. De samenwerking tussen Rijk en regio op bestuurlijk niveau kan op meerdere manieren worden vormgegeven, bijvoorbeeld via een bestuurlijk duo, of via

een alliantiemodel. Het bestuurlijke duo kan dienen als het gezicht van de verkenning. Van belang is dat de verschillende betrokken bestuursorganen evenwichtig vertegenwoordigd zijn in het project specifieke bestuurlijk overleg. Ondersteunende ambtenaren kunnen ook deelnemen aan het bestuurlijk overleg. Het project specifieke bestuurlijk overleg neemt besluiten over de verkenning en vormt een voorportaal voor het BO MIRT. Zo nodig kunnen beslissingen ook genomen worden in het project specifieke bestuurlijk overleg, zonder tussenkomst van het BO MIRT.

Stuurgroep
Een project-specifieke stuur- of regiegroep vervult de rol van ambtelijk opdrachtgever van de projectgroep en bereidt de bestuurlijke overleggen voor. Dit is de schakel tussen projectgroep en bestuurders. Hierin hebben hoge functionarissen (bijv. directeuren) van de betrokken partijen zitting. In elk geval maken de partijen die de verkenning financieren of budget reserveren voor het vervolg hiervan deel uit. Ambtenaren van overheidsorganen met beslissingsbevoegdheid kunnen indien nodig ook separaat bijeen komen in een opdrachtgeversberaad (en tevens deel uitmaken van de stuurgroep).

Binnen de stuurgroep is het handig een rijks- en een regiocoördinator aan te wijzen. De rijkscoördinator en de regiocoördinator zijn (bestuurs)ambtenaren verantwoordelijk voor de communicatie binnen respectievelijk het Rijk en de decentrale overheden. Een aandachtspunt is eventuele cultuurverschillen tussen Rijk en regio die de samenwerking kunnen hinderen. De coördinatoren hebben tot taak deze hindernissen zo veel mogelijk te voorkomen en te faciliteren in de samenwerking. De rijks- en regiocoördinator zullen in de regel ook aanschuiven bij project specifieke bestuurlijke overleggen. Kleine projecten kunnen mogelijk met één coördinator toe. Het is dan nog steeds van belang dat de twee werelden die Rijk en regio zijn open staan voor elkaar.

Zorg dat er bij het samenstellen van de stuurgroep ook aandacht is voor het mandaat van de stuurgroep. Wat mag de stuurgroep zelfstandig besluiten, en wat moet het project-specifieke bestuurlijk overleg besluiten? Zorg dat dat helder is bij het samenstellen, zodat de juiste vertegenwoordiging van de partijen zitting neemt in de stuurgroep.

Voorbeeld: vroegtijdig betrekken decentrale overheden
Bij de verkenning A10 Noord en de verkenning Haarlemmermeer-Almere bleek het vroegtijdig betrekken van de decentrale overheden erg succesvol. De goede samenwerking zorgde voor korte doorlooptijden, een eenduidige probleemperceptie en een vlot vervolg naar de planstudiefase.

Projectgroep
De projectgroep voert de verkenning uit. De projectgroep wordt samengesteld uit ambtenaren van regio en Rijk (meestal vanuit meerdere departementen) aangevuld met externe deskundigen. De agenderende partij hoeft niet persé de trekker van de projectgroep te worden. Bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is er de afspraak dat de beleidskern verantwoordelijk is voor de verkenning, vanwege het sterke politiek/ bestuurlijke karakter van deze fase. De uitvoeringsorganisatie (Rijkswaterstaat/ ProRail) zal doorgaans wel betrokken zijn vanwege kennis, capaciteit en hun belang in de verkenningsfase.

Binnen de projectgroep zijn verschillende verantwoordelijkheden te onderscheiden. Een goede projectbeheersing vergt een heldere organisatorische structuur. Het verdient daarom aanbeveling om verschillende verantwoordelijken aan te wijzen voor de verschillende aandachtsvelden, die werken onder aansturing van de trekker van de verkenning. Aandachtsvelden zijn: inhoudelijke

activiteiten, identificeren marktbetrokkenheid, contractbeheersing, projectmanagement, processturing, duurzaamheid, communicatie met de omgeving en risicobeheersing. Afhankelijk van de omvang van de verkenning kan de verantwoordelijkheid voor een aandachtsveld verder worden onderverdeeld, of worden samengevoegd.

Bij de verdeling van taken moet ook gekeken worden naar de belangen van de verschillende betrokken partijen. Zorg dat er open gesproken wordt over de belangen van de verschillende partijen, om te zorgen dat de ambtenaren die zitting nemen in de projectgroep niet met een dubbele, eventueel verborgen agenda, zitten.

Tip: Opzet Projectgroep
Zet de projectgroep zo onafhankelijk mogelijk op, met een evenredige verdeling van deskundigen over de betrokken organisaties. Een deskundige projectgroep die door Rijk en regio wordt gedragen, heeft het makkelijker om alle bestuurders op één lijn te krijgen. Anders kan al gauw het gevoel ontstaan dat de oververtegenwoordigde partij er bij de anderen iets probeert doorheen te duwen.
Denk ook goed na over de verschillende rollen die binnen één organisatie aan de orde kunnen zijn en hoe en door wie deze rollen worden vertegenwoordigt in het project. Relevante rollen zijn o.m.: intern opdrachtgever, intern opdrachtnemer, rol adviseurs bevoegd gezag, rol vergunningverlener, rol beheerder. Maak expliciet en transparant wie welke rol vertegenwoordigt en bepaal welke rollen je in de projectgroep wil hebben en welke rollen op een andere wijze betrokken worden (bijvoorbeeld in een begeleidingsgroep).

Om een soepele overdracht van het initiatief naar de verkenning te bewerkstelligen, is het zinvol om leden van de voorgestelde projectgroep – als dat kan - mee te laten werken in de initiatieffase. Zo is een geleidelijke overdracht mogelijk. Ook de bestuurders en de stuurgroep moeten klaar zijn om het project een vliegende start te geven.

Tip: IPM-Model
Een gestructureerde benadering is het IPM-model (Integraal Project Management- model), waarmee Rijkswaterstaat werkt en dat vijf rollen onderscheidt. Het is niet verplicht met deze rollen te werken in verkenningen. De vijf rollen die in het IPM-model worden onderscheiden zijn:

- Projectmanager;
- Manager projectbeheersing;
- Omgevingsmanager;
- Technisch manager;
- Contractmanager.

Specialismen & Ondersteuning
Naast managementtaken moeten uiteraard ook de inhoudelijke specialismen en de ondersteuning worden ingevuld. Het inhoudelijke werk zal veelal uitbesteed worden aan extern(e) adviesbureau(s). Dit betreft werkzaamheden zoals de plan-m.e.r., kosten-batenanalyse, verkeersonderzoek, ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp e.d. Denk niet te snel dat een onderzoek niet relevant is voor het project. Ook bij puur ruimtelijke ontwikkelingen kan een verkeersonderzoek helpen bij het inzicht in de verkeersaantrekkende werking van oplossingsrichtingen, om zo bereikbaarheidsproblemen te voorkomen.

5.3 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming

Verplichtend

1. Breng het startdocument in het BO MIRT in. In het BO MIRT kan afstemming over de startbeslissing plaatsvinden. De minister dan wel staatssecretaris neemt de startbeslissing.
2. De Tweede Kamer moet op de hoogte worden gebracht van de startbeslissing.

Toelichtend

Startbeslissing, toelichtend bij 1

Op basis van het startdocument wordt de startbeslissing genomen. De startbeslissing legt vast welke ruimtelijke opgave wordt verkend in een MIRT-verkenning. Als er wordt besloten tot een MIRT-verkenning, kan dit worden gezien als een voorlopige erkenning van het belang van de opgave. De startbeslissing legt dan ook de afspraken vast voor het uitvoeren van de verkenning. Deze afspraken gaan in op de rolverdeling tussen de betrokken partijen, de beoogde aanpak en de doorlooptijd. De startbeslissing is de 'toegang' tot de MIRT verkenningsfase en opname in het MIRT Overzicht. Voor de startbeslissing moet er zicht zijn op 75% financiering. Opname in het MIRT Overzicht als verkenning biedt geen garantie dat het initiatief doorstroomt naar de planuitwerkings- en realisatiefase. Er is geen bezwaar of beroep mogelijk tegen een startbeslissing.

Als er een verkenning wordt uitgevoerd naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op of door het ontbreken van een hoofdweg, een landelijke spoorweg of een hoofdvaarweg, verplicht de Tracéwet tot het nemen van een startbeslissing. In art. 2 lid 3 is aangegeven welke informatie de Tracéwet-startbeslissing ten minste moet bevatten.

De startbeslissing wordt afgestemd door de minister van IenM op het BO MIRT, met betrokken regionale partijen. Afhankelijk van de thema's kunnen de ministers van EZ en BZK betrokken zijn. Om de gezamenlijkheid van de beslissing uit te dragen wordt de brief waarin kennis wordt gegeven van de startbeslissing in meervoud geformuleerd.

Let op: Vooraf reserveren van personele capaciteit
Voor de deelnemende organisaties betekent een verkenning dat een beroep wordt gedaan op de personele capaciteit. Zeker als er meerdere verkenningen lopen of gaan lopen, is het van belang dat deze capaciteit tijdig wordt gereserveerd. Het is daarom aan te bevelen om te werken met een meerjarige programmering van verkenningen. Bij het nemen van de startbeslissing moet de beschikbaarheid van de benodigde personele capaciteit vaststaan.

Informeren Tweede Kamer, toelichtend bij 2

De Tweede Kamer moet op de hoogte worden gebracht van de startbeslissing. Afhankelijk van het soort verkenning waartoe besloten is, zijn er eisen aan de informatie die naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

Voor verkenningen die niet onder de Tracéwet vallen en waarvoor geen rijks- structuurvisie wordt vastgesteld, is er geen verplichting de Tweede Kamer per project op de hoogte te brengen. Wel wordt de Tweede Kamer in het kader van de voortgang van het MIRT geïnformeerd over de genomen startbeslissingen. Op regionaal niveau gebeurt hetzelfde richting betrokken Provinciale Staten en gemeenteraden. Dit gebeurt via het MIRT Overzicht, de halfjaarlijkse voortgangsrapportage Tracewetplichtige besluiten en/of de afsprakenlijst van het BO MIRT; de projectgroep hoeft hier doorgaans niets aan toe te voegen.

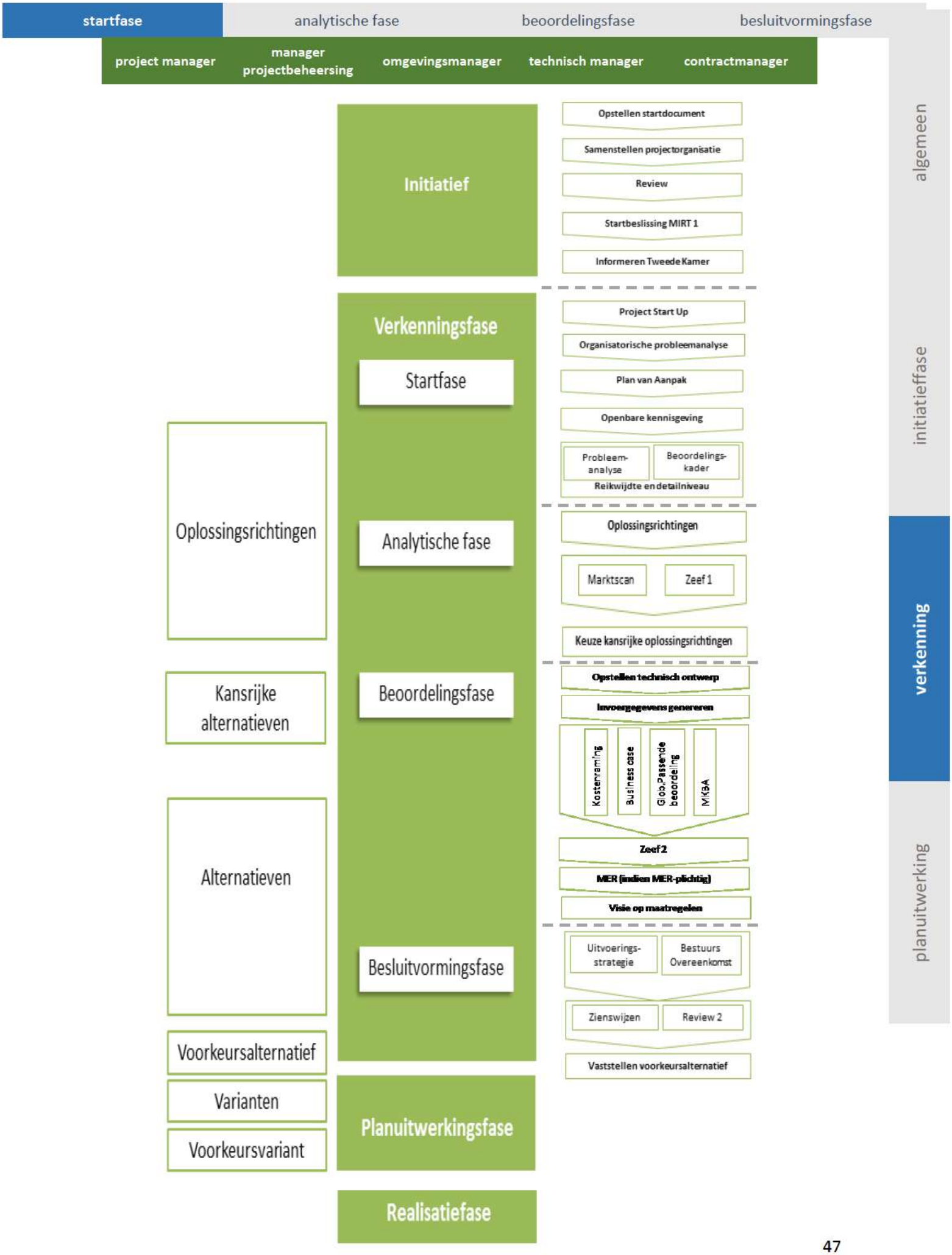
Bij verkenningen die onder de Tracéwet vallen, verplicht de Tracéwet om kennis te geven van de startbeslissing in de Staatscourant. Niet de hele startbeslissing hoeft te worden gepubliceerd, alleen de zakelijke inhoud. Deze kennisgeving kan worden gecombineerd met de kennisgeving die verplicht is vanuit de Wro voor het starten van een Rijksstructuurvisie. Bij betrokkenheid van decentrale overheden worden ook desbetreffende Provinciale Staten en gemeenteraden geïnformeerd over de start van een verkenning, en indien relevant Prorail (art. 6 Tw). De startbeslissing wordt in zijn geheel aan de Tweede Kamer gestuurd.

Bij een verkenning waarbij infrastructuur geen rol speelt, maar waarvoor wel een structuurvisie wordt opgesteld en die dus niet onder de Tracéwet valt, heeft de Tweede Kamer ingevolge de Wro de mogelijkheid te besluiten tot behandeling van het voornemen een structuurvisie op te stellen. De Tweede Kamer heeft vier weken de tijd om te besluiten tot behandeling, er is geen termijn gesteld waarbinnen de behandeling moet zijn afgerond. De projectgroep kan al wel materieel beginnen met de verkenning, maar er mag publiekelijk nog niet worden gestart. Dat betekent onder meer dat er nog geen kennis gegeven kan worden van het voornemen voor het opstellen van een plan-MER.
De Waterwet bevat geen onderdeel zoals de Tracéwet waarmee de hierboven beschreven ‘voorhangprocedure’ buiten spel wordt gezet. Voordeel van behandeling door de Tweede Kamer is het creëren van draagvlak. Bij betrokkenheid van decentrale overheden worden ook desbetreffende Provinciale staten en gemeenteraden geïnformeerd.

Het informeren van de omgeving kan worden gecombineerd met de openbare kennisgeving van het voornemen tot opstellen van een MER, als er een uitgebreide m.e.r.-procedure aan de orde is.

Het is van belang om bij het initiatief in te zetten op een goede informatiepositie van volksvertegenwoordigingen van het Rijk en de regio over de beslissingen in het BO MIRT. Tweede Kamer, Provinciale Staten en gemeenteraden willen graag weten waar zij aan toe zijn en wanneer zij op welke wijze bij de besluitvorming worden betrokken.

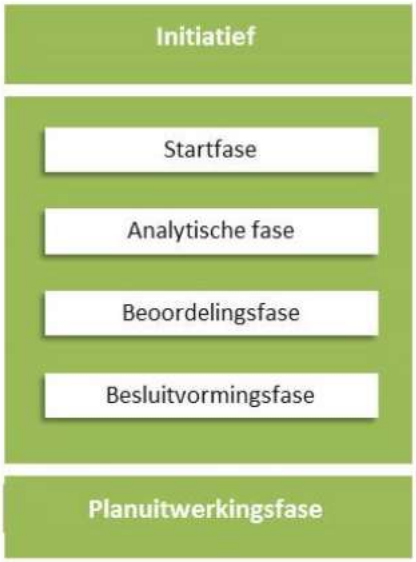
Verkenning


startfase
analytische fase
beoordelingsfase
besluitvormingsfase
project manager
manager projectbeheersing
omgevingsmanager
technisch manager
contractmanager
algemeen
initiatieffase
verkenning
planuitwerking
Initiatief
Opstellen startdocument
Samenstellen projectorganisatie
Review
Startbeslissing MIRT 1
Informeren Tweede Kamer
Verkenningsfase
Startfase
Project Start Up
Organisatorische probleemanalyse
Plan van Aanpak
Openbare kennisgeving
Probleem-analyse
Beoordelings-kader
Reikwijdte en detailniveau
Oplossingsrichtingen
Analytische fase
Oplossingsrichtingen
Marktscan
Zeef 1
Keuze kansrijke oplossingsrichtingen
Kansrijke alternatieven
Beoordelingsfase
Opstellen technisch ontwerp
Invoergegevens genereren
Kostenraming
Business case
Gloa,Passende beoordeling
MKBA
Zeef 2
MER (indien MER-plichtig)
Visie op maatregelen
Alternatieven
Besluitvormingsfase
Uitvoerings-strategie
Bestuurs Overeenkomst
Zienswijzen
Review 2
Vaststellen voorkeursalternatief
Voorkeursalternatief
Varianten
Voorkeursvariant
Planuitwerkingsfase
Realisatiefase

6 Algemeen

Toelichtend algemeen (relevant voor PM/MPB/TM/OM/CM)

Na het nemen van de startbeslissing begint de startfase van de verkenning. Daarmee begint een projectmatig proces van de specifieke verkenning naast het reguliere BO MIRT proces.
De maximale duur van de verkenning wordt onderbouwd en vastgelegd in de startbeslissing, in principe beslaat deze periode maximaal 2 jaar (zie doorlooptijden verkenning).
Deze fase bestaat uit 4 fasen, namelijk de startfase, analytische fase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase. Iedere fase kent een eigen set aan op te leveren resultaten.



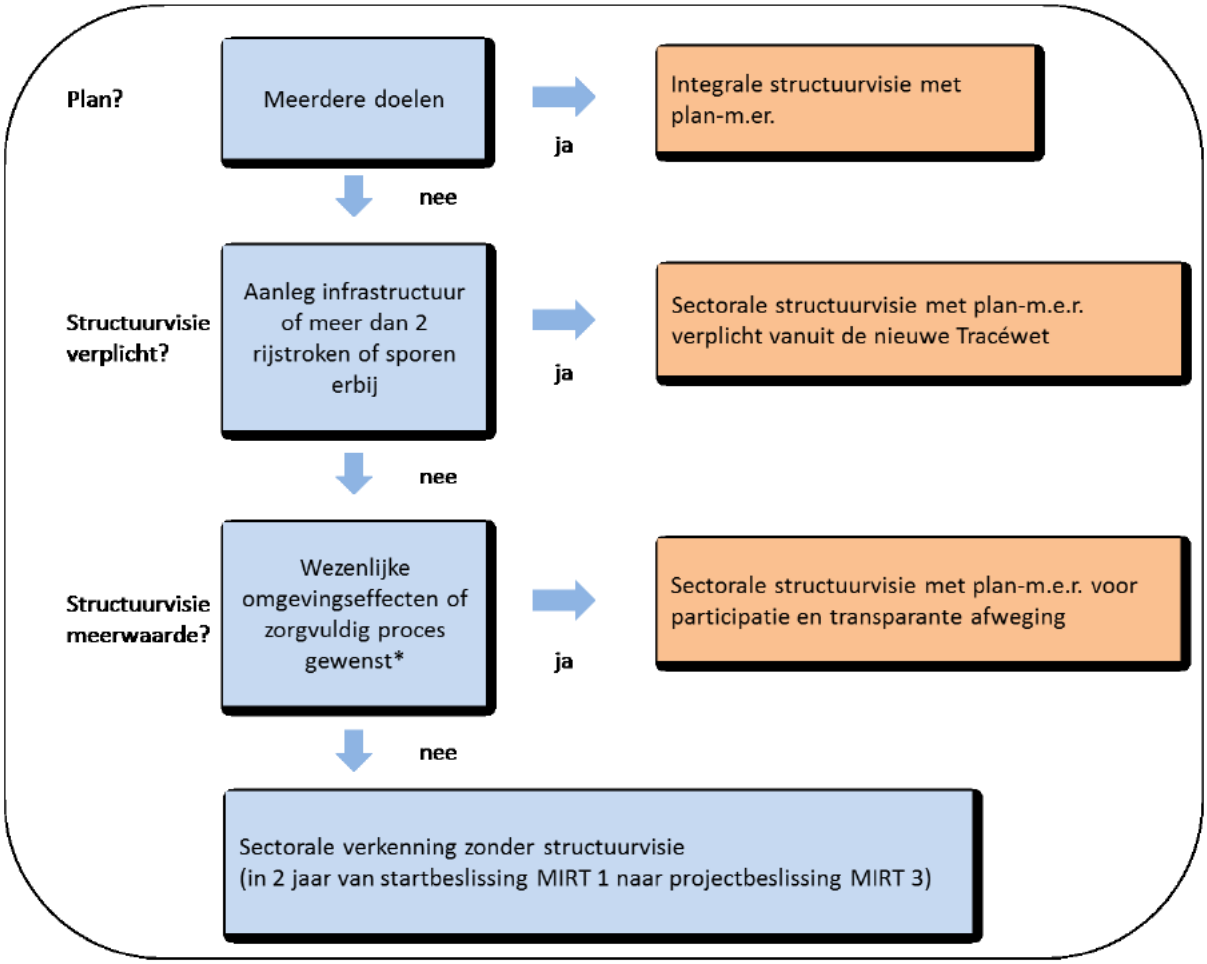
Naast een overdracht op papier is het ook zeer waardevol om de leden van de initiatieffase nog een tijd (enkele maanden) mee te laten werken in de verkenningsfase. Zo is een geleidelijke overgang mogelijk en wordt ook de ongeschreven kennis en informatie doorgegeven en geborgd voor het project.

Vormen MIRT-verkenningen

MIRT-verkenningen komen voor in meerdere variaties, integraal of sectoraal, en met of zonder structuurvisie. De keuze voor een integrale of sectorale aanpak wordt bij de startbeslissing beargumenteerd.

Er zijn drie hoofdverschijningsvormen:

1. Integrale verkenningen met structuurvisie en plan-m.e.r.;
2. Sectorale verkenning met structuurvisie en plan-m.e.r.;
3. Sectorale verkenning zonder structuurvisie en plan-m.e.r. (verkorte procedure, direct voorbereiding besluit).



* Criteria om te bepalen of opstellen van een structuurvisie met plan-m.e.r. meerwaarde heeft:

- de bevolkingsdichtheid (gezien vanuit blootstelling)
- de aanwezigheid van Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland gebieden of nationale landschappen
- het voorhanden zijn van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven

Integrale verkenningen

Een verkenning met een integrale structuurvisie heeft de voorkeur bij integrale, gebiedsgerichte initiatieven met meerdere (sectorale) doelen en oplossingsrichtingen. De doelen en oplossingsrichtingen zijn moeilijk vooraf af te bakenen en doorsnijden bestuurlijke en sectorale grenzen. Er zijn meerdere betrokkenen en de ruimtelijke ingrepen hebben grote omgevingseffecten. Bijvoorbeeld een opgave met een waterbeheerproject en natuurontwikkeling.

Sectorale verkenningen

Sectorale verkenningen zijn verkenningen van opgaven die slechts één functie hebben. Deze projecten zijn bedoeld om sectorale knelpunten of problemen op te lossen, bijvoorbeeld de uitbreiding van een hoofdweg met meerdere rijstroken tussen twee knooppunten.

Een verkenning kan ook meerdere (doorgaans kleine) initiatieven bevatten in één sector die met elkaar als het ware één geheel vormen – een programma. Dit is niet ongebruikelijk in het 'natte' en bij 'spoor'. Het gaat dan om strategische verkenningen die zowel lange als korte termijn opgaven bevatten en nauw met elkaar samen hangen. Het totaalprogramma wordt vastgelegd in één structuurvisie. In de voorkeursbeslissing worden voor de korte-termijnprojecten voorkeursalternatieven opgenomen voor de diverse deelprojecten. Een voorbeeld van een sectorale

verkenning als programma is de verkenning voor de Kaderrichtlijn Water. Een structuurvisie kan daarbij het regionale draagvlak voor het project tijdens de verkenningsfase versterken.

Doorlooptijden

De MIRT-verkenningsfase kent een tijdsperiode van 3 maanden tot maximaal 2 jaar. De periode kan verdeeld worden over de

- startfase (opstart en probleemanalyse) 4 mnd
- analytische fase (genereren oplossingsrichtingen + zeef 1) 8 mnd
- beoordeling (beoordelen en selecteren, zeef 2) 8 mnd
- besluitvorming (voorkeursalternatief) 4 mnd

De duur van de fases is indicatief. Hiermee kan geschoven worden afhankelijk van de omvang van de opgave. Denk bij het bepalen van een nieuw tijdsbestek wel na of de gewenste kwaliteit nog steeds geleverd kan worden.

Wees je er van bewust dat als er in de verkenning geen plan-m.e.r. wordt opgesteld, oplossingsrichtingen en kansrijke alternatieven tijdens de planuitwerking in de project-m.e.r moeten worden onderzocht. Dit is dan vaak niet zinvol meer, omdat er al een keuze voor een oplossingsrichting is gemaakt. Het is in zulke gevallen raadzaam om al gedurende de verkenning een 'eerste fase' MER op te stellen, waarin oplossingsrichtingen en kansrijke alternatieven worden onderzocht. In de planuitwerking wordt dit aangevuld met de 'tweede fase' MER. Deze twee delen vormen dan gezamenlijk het project-MER, en bevat alle informatie die vanuit de Wm verplicht is.

Let op: Verkenning maximaal 2 jaar
in uitzonderingsgevallen kan bij de startbeslissing besloten worden tot een langere termijn (dan 2 jaar) vanwege uitzonderlijke complexiteit van de problematiek. Dit moet wel goed onderbouwd worden gezien het belang dat door de Tweede Kamer en Kabinet gehecht wordt aan een tijdige doorloop van het gehele planproces (conform advies Commissie Elverding).

In de *startfase* wordt door de diverse betrokken overheidsorganisaties, eventueel ook maatschappelijke organisaties, een concreet plan van aanpak voor de verkenning uitgewerkt. Daarna volgt consultatie met het publiek over problematiek en scope van de verkenning. Onder publiek worden ook bedrijven en adviesbureaus begrepen.

In de *analytische fase* worden vervolgens breed oplossingsrichtingen gegenereerd. Deze worden globaal en kwalitatief beoordeeld op doelbereik, kosten en uitvoerbaarheid. Dit resulteert in een bestuurlijk afgestemde keuze voor kansrijke alternatieven: 'zeef 1'.

In de *beoordelingsfase* worden deze overgebleven kansrijke alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld om te komen tot een selectie van één voorkeursalternatief. Bij deze 'zeef 2' wordt gebruik gemaakt van instrumenten als plan-m.e.r. of project-m.e.r. (eerste fase) en kosten/baten analyse. Natuurlijk is er gedurende het hele proces publieksparticipatie en afstemming met bestuurders.

Het voorkeursalternatief wordt voorgelegd aan de bestuurders en vastgesteld. De *besluitvormingsfase* heeft een sterk politiek-bestuurlijk karakter waarbij een breed gedragen (adaptieve) voorkeursbeslissing centraal staat om te kunnen komen tot een stabiele planuitwerking. Dit vergt goede bestuurlijke afstemming. De afspraken over het vervolgproces, de

uitvoeringsstrategie, worden neergelegd in een bestuursovereenkomst met de betrokken overheidspartijen. Hierin worden zo nodig ook afspraken over marktbetrokkenheid of met toekomstige beheerders vastgelegd.

Na afronding van de verkenning en het besluit om de opgave uit te werken (MIRT 2) volgt de *planuitwerkingsfase* waarin de deelprojecten uit de (adaptieve) voorkeursbeslissing worden uitgewerkt en de formele bestuursrechtelijke besluitvormingsprocedures worden doorlopen. De planuitwerkingsfase wordt bij een positieve projectbeslissing (MIRT 3) gevolgd door de *realisatiefase*. Hierin wordt het project aan gelegd.

Koppeling met bestuurlijke overleggen
Een belangrijk uitgangspunt voor de planning (van de deelfasen) van de verkenning is het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT). Door de individuele MIRT projecten af te stemmen op het BO MIRT ritme, lopen de projecten gelijk met de besluitvorming van het gehele MIRT-programma. Dit geldt met name voor de startbeslissing en de voorkeursbeslissing.
Naast het BO MIRT is ook *projectspecifiek bestuurlijk overleg* voor besluitvorming over het verkenningenproject mogelijk en wenselijk. Elke fase wordt zodoende bestuurlijk verankerd. Zo kunnen initiatieven met een kortere doorlooptijd de verkenningsfase sneller doorlopen.

Tip: Behoud 'sense of urgency' bij bestuurders
Voor een voorspoedig verloop van de verkenning is een 'sense of urgency' bij de bestuurders van groot belang. Door de bestuurders voortdurend bij de verkenning te betrekken (op belangrijke keuzemomenten) kan het belang dat bij het starten van de verkenning werd gevoeld, worden vastgehouden en uitgebreid.

Gebiedsgerichte aanpak
Vaak worden projecten losstaand van hun omgeving gezien. Er wordt dan hoogstens gekeken naar de raakvlakken, maar er wordt niet samen opgetrokken. Vanuit de Commissie Elverding is het streven gekomen naar gebiedsgerichte verkenningen. Ook in de Vernieuwing MIRT is aandacht voor gebiedsgericht werken, de zogenaamde *Brede Blik*. Ruimtelijke projecten worden bij voorkeur zoveel als mogelijk in samenhang uitgevoerd. Een gebiedsgerichte aanpak in de verkenningsfase voorkomt dat in latere fasen raakvlakken niet worden beheerst. De gebiedsgerichte verkenning gaat uit van integraliteit, een brede scope in de inpassing van infrastructuur in de omgeving in afstemming met andere gebiedsopgaven. Daarbij worden ook de domeinen van de ministeries van Economische Zaken en Binnenlandse Zaken meegenomen. Bij een gebiedsgerichte aanpak is een goede samenwerking met decentrale overheden van belang.

Een gebiedsgerichte aanpak heeft meerdere voordelen:
- Besluitvorming kan gezamenlijk plaatsvinden;
- Eenheid in omgevingscommunicatie;
- Combineren van werkzaamheden.

Programma Waalweelde

Programma Waalweelde speelt zich af op verschillende projecten langs de Waal. Het programma is tot stand gekomen vanuit noodzakelijke hoogwaterveiligheidsmaatregelen. Daar is de wens aan toegevoegd om ook de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. In de integrale gebiedsontwikkeling zijn, naast hoogwaterveiligheid, nog zes doelen opgenomen:

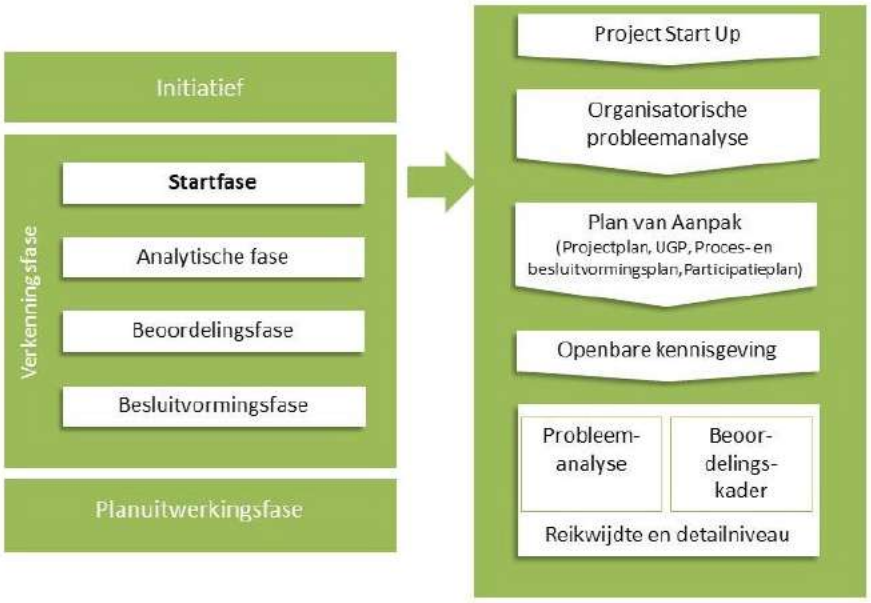
- Natuur;
- Economisch;
- Wonen;
- Toerisme en recreatie;
- Cultuurhistorie;
- Energie en klimaat

Vanuit het Programma is het gebied vervolgens opgedeeld in projectgebieden. De projecten worden vervolgens apart uitgevoerd.

7 Startfase

Toelichtend Algemeen

In tegenstelling tot het bestuurlijke karakter van de startbeslissing heeft het begin van deze fase een *ambtelijk-organisatorisch karakter*. De projectgroep vertaalt de bestuurlijke startbeslissing naar een concreet plan van aanpak voor de verkenning en legt deze vervolgens voor aan de omgeving. Er vindt een eerste consultatie plaats met de omgeving over probleem- en doelstelling en scope van de verkenning. Dit wordt afgesloten met een bestuurlijke verankering van probleem- en doelstelling, plan van aanpak, de reikwijdte en het detailniveau en beoordelingskader voor de verkenning.



De verkenning wordt uitgevoerd door de projectgroep. Om te zorgen dat dit team optimaal kan samenwerken, is het belangrijk dat de teamrollen helder zijn, verantwoordelijkheden goed verdeeld zijn en de teamleden naar hetzelfde doel toe werken.

Tip: MIRT-beslissing
Zorg dat aan de start van de verkenning het gesprek gevoerd wordt of met de MIRT-beslissing het informatieprofiel voldoende is ingevuld om een verkenning te starten.

Project Start Up (alle rollen)

Het doel van de project start-up is de projectgroep goed op de rails te zetten. Voor alle teamleden moet duidelijk zijn wie wat doet en met welk mandaat. Naast de feitelijke verdeling van taken moet er voldoende aandacht zijn voor samenwerking. De projectgroep kan worden samengesteld uit ambtenaren van verschillende overheden en departementen. Hierdoor kunnen grote cultuurverschillen bestaan in de manier van werken bij de verschillende participerende organisaties.

Maak dit bij de opstart van het team bespreekbaar en zoek hierin samen een weg. Het is belangrijk voor het welslagen van de verkenning om te werken aan vertrouwen in elkaar. In het geval ook externe partijen (adviesbureaus) een rol spelen, kan ervoor gekozen worden om gezamenlijk met het adviesbureau een project start-up te organiseren.

Aandachtspunt: Geen last of ruggespraak
Binnen het Deltaprogramma is afgesproken dat degene van de verschillende overheden in de projectgroep daarin zonder 'last of ruggespraak' zitten van hun moederorganisatie. De deelnemers nemen wel hun kennis, kunde en netwerk mee, maar niet de belangen. Die discussies vinden plaats in bestuurlijk overleg e.d.

Aandachtspunt: mandaat van projectgroepleden RWS
Rijkswaterstaat is betrokken bij veel verkenningen als beheerder van het hoofd(vaar-)wegen)net en het hoofdwatersysteem. De Netwerkbeheervisie RWS geeft inzicht in de rollen en taken die RWS daarin vervult. Dit gebeurt aan de hand van richtinggevende uitspraken van het bestuur van RWS. Zo weten RWS-ers hoe zij naar buiten moeten optreden en weet de buitenwereld waar RWS voor staat.

Aandachtspunt: Scheiding van rollen
In een project- of gecombineerde plan- en project-m.e.r.-procedure moeten de rollen van initiatiefnemer en bevoegd gezag op ambtelijk niveau gescheiden zijn. De minister van IenM heeft hierover een concept-handreiking voor overheden opgesteld. De afgeronde handreiking zal onderdeel worden van de Procedurehandleiding en Praktijkhandreiking milieueffectrapportage van Infomil. Het is van belang tijdig af te wegen hoe in deze scheiding van rollen voorzien wordt. Dit moet in een openbaar document worden vastgelegd.

Onderdeel van de project start-up kan de organisatorische probleemanalyse zijn. Een (nadere) probleemanalyse is een belangrijk onderdeel van de startfase. De projectgroep moet tot één gedeelde visie op het initiatief komen, om gezamenlijk naar hetzelfde doel te kunnen werken. Belangrijke vragen in de fase van de probleemanalyse zijn:

- Welke (rijks-)doelen worden behaald met de realisatie van het project?
- Welke maatschappelijke baten en kosten spelen? (kan kwalitatief)
- Is het Rijk verantwoordelijk voor het realiseren van de doelen?

In de praktijk blijkt een vroegtijdig antwoord op deze drie vragen te leiden tot een betere focus, waardoor kansarme projecten en/of oplossingsrichtingen tijdig afvallen. De conclusies moeten worden geverifieerd met de stuurgroep/het projectspecifiek bestuurlijk overleg.

Tip: probleem- en doelstelling
Het duidelijk en helder beschrijven van de probleemstelling en doelstelling is een belangrijke stap. Het voorkomt onduidelijkheid en vertraging in latere fasen. Toch is het veelal lastig om dit helder te omschrijven, neem hier voldoende tijd voor en toets de omschrijving bij externen.

Beschrijf alleen de doelstelling met de probleemanalyse en niet de oplossing. De oplossing moet blijken na onderzoek en alternatievenafweging. Dus niet: 'om het bereikbaarheidsprobleem tussen A en B op te lossen verbreden we de snelweg'. Hierin is de oplossing al genoemd, maar 'doelstelling van dit project is het vinden van een oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem tussen A en B'. Toepassen van VE helpt bij analyseren van probleem- en doelstelling in samenhang met eisen/wensen van betrokken partijen.

De IPM-rolhouders brengen verschillende onderdelen in. De *manager projectbeheersing* brengt risico's en beheersmaatregelen, opzet van organisatie en samenwerking, financiën, planning en interne toetsing onder de aandacht. Ook vanuit *ontwerp, effecten en techniek* is er aandacht voor risico's, maar gericht op de effecten van het initiatief. Vanuit het *participatieproces en communicatie*

kunnen omgevingsrisico's naar voren worden gebracht. Daarnaast zal vanuit dit spoor aandacht zijn voor participatie van omgevingspartijen en communicatie (projectboodschap, crisiscommunicatie, etc.).

Tip: Betrek dwarskijkers
Het gevaar bij het komen tot één gedeelde aanpak is de tunnelvisie. Betrek in deze fase juist mensen die kritische vragen stellen en af durven stappen van de gestelde analyse. Dit kan iemand van buitenaf zijn. Is het niet mogelijk om iemand van buitenaf te betrekken kan ook een van de teamleden deze rol op zich nemen (´advocaat van de duivel´).

7.1 Projectmanagement

Verplichtend

In de startfase van de verkenning worden de volgende stappen gezet:

1. Uitwerken organisatorische probleemanalyse.
2. Het opstellen van een plan van aanpak. De trekker van de verkenningsfase is hiervoor verantwoordelijk. De MIRT Spelregels stellen geen voorwaarde aan de inhoud van het plan van aanpak.
3. Opstellen projectplan.
4. Opstellen uitgangspuntennotitie.
5. Opstellen proces- en besluitvormingsplan.
6. Opstellen participatieplan. De MIRT-spelregels verplichten tijdens de verkenning steeds te communiceren met relevante omgevingspartijen en burgers. Bij het opstellen van het participatieplan dienen de eisen van de Directie Participatie te worden gevolgd.

Toelichtend

Uitwerken organisatorische probleemanalyse, toelichtend bij 1

De bestuurlijke probleemanalyse uit het startdocument is de basis voor de organisatorische probleemanalyse. De projectgroep verdiept deze analyse om zich het probleem eigen te maken en zo een voorspoedig verloop van de verkenning te borgen. Ten slotte komt de probleemanalyse nog een keer terug in het participatietraject met de omgeving, zodat er ook een door de omgeving gedragen probleemanalyse ontstaat.

Plan van aanpak, toelichtend bij 2

Het doel van het plan van aanpak is grip krijgen op de voorliggende verkenning, om het risico van vertraging of budgetoverschrijding te beheersen. In het plan van aanpak moeten probleem- en doelstelling helder beschreven zijn. Het is zinvol in deze fase ook al afspraken te maken over de verdeling van financiële risico's in de planuitwerkingsfase en realisatiefase. De besluitvormingsfase is hiervoor minder geschikt, dan staan de verhoudingen makkelijk onder druk. De startfase is de 'vredige' fase en daardoor geschikt om in rust de verdeling van risico's te bespreken.

Het plan van aanpak is een organisatorische uitwerking van de onderwerpen uit het startdocument (een bestuurlijk document). In het plan van aanpak wordt procesmatig werken geoperationaliseerd. Door specialisten op het gebied van planning te betrekken bij het opstellen van het plan van aanpak, kan het kritieke pad goed in beeld worden gebracht.

Tip: Resultaatgericht werken
Bepaal eerst wat nodig is voor een houdbaar besluit en bekijk vervolgens welke stappen hiervoor gezet moeten worden. Hierdoor wordt voorkomen dat onnodige stappen worden gezet.

Het is van belang dat de projectgroep het proces van de verkenning scherp formuleert. Stel daarbij de volgende vragen:

- Wie zijn wanneer, waarvoor betrokken?
- Welke vragen moeten er beantwoord worden om de besluitvorming over de voorkeursbeslissing voor te bereiden?
- Hoe geven we het proces vorm?

Vraag de organisatie die de review aan het einde van de verkenning gaat uitvoeren alvast waarop wordt getoetst. Het plan van aanpak kan dan extra aandacht besteden aan die punten, zodat kan worden gestuurd op een positief review-resultaat. Door gedurende de verkenning de onderbouwing van alle keuzes bij te houden in een ontwerp/ keuzedossier is het proces navolgbaar. Ook de wijze waarop de kwaliteit van de op te leveren producten wordt geborgd moet een plaats krijgen in het plan van aanpak.
Er zijn geen eisen aan de vorm van een plan van aanpak gesteld. Onderdelen van het plan van aanpak kunnen zijn:

- Projectplan;
- Uitgangspuntennotitie (uitgangspunten voor alle onderzoeken);
- Het proces- en besluitvormingsplan (betreft processturing van verkenning tot en met realisatie);
- Het participatieplan (inclusief stakeholderanalyse).

Iedere deelverantwoordelijke uit de projectgroep stelt een deelplan op voor zijn aandachtsveld. De deelverantwoordelijke zorgt ervoor dat de verschillende onderdelen op elkaar zijn afgestemd.

Projectplan, toelichtend bij 3
Het projectplan beschrijft de sturing van het project. Het doel van het projectplan is het borgen van een gebiedsgerichte aanpak. Het gaat in op de wijze waarop de projectgroep de verkenning vorm geeft. Onderdelen van het projectplan kunnen zijn:

- Projectgroep (rollen, taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden teamleden, rol stuurgroep/bestuurlijk overleg)
- Capaciteit en middelen
- Projectinkoopstrategie (strategie, inkoop en contracten, identificatie marktbetrokkenheid)
- Beheersplan (beheersing van financiën, raming, planning, risico's, kansen en beheersmaatregelen, documentenbeheer, wijzigingenbeheer)
- Activiteitenplan (planning: de te ondernemen inhoudelijke projectactiviteiten uitgezet in de tijd).

Tip: Uitbesteding
Als een marktpartij wordt ingehuurd voor het uitvoeren van ingenieursdiensten, zoals het opstellen van de plan- (of eerste fase project-)m.e.r., de kosten/batenanalyse, e.d. is het verstandig deze te betrekken bij de afronding van het beoordelingskader en de (notitie) reikwijdte en het detailniveau. Door adviesbureaus al in deze fase te betrekken, zijn zij op de hoogte van de afwegingen die gemaakt zijn om bepaalde effecten juist wel of juist niet in beeld te brengen en van de overwegingen voor het detailniveau waartoe besloten is. Dat kan helpen bij het uitvoeren en schrijven van de effectstudies zoals m.e.r en kosten/batenanalyse. Een dergelijke uitbesteding kost doorgaans veel tijd, zeker als deze boven de drempel van Europese aanbesteding uitkomt, het is dus altijd nuttig om op tijd te beginnen.

Uitgangspuntennotitie, toelichtend bij 4

Het doel van de uitgangspuntennotitie is het vastleggen van inhoudelijke uitgangspunten voor het project. Dit geldt voor zowel de uitgangspunten van de m.e.r. als voor de MKBA.
In de uitgangspuntennotitie worden opgenomen:

- Onderzoeksmethodieken (modellen en versies);
- Kwaliteitsborging van onderzoeksresultaten;
- Randvoorwaarden voor het project en de beleidsuitgangspunten (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Beprijzing, Mobiliteitsaanpak, etc.);
- Kaders die worden gebruikt;
- Wat vastgestelde afwijkingen zijn.

Vaak legt de projectmanager de verantwoordelijkheid voor het opstellen van de uitgangspuntennotitie neer bij de omgevingsmanager of technisch manager.

Proces- en besluitvormingsplan, toelichtend bij 5

Door het opstellen van een proces- en besluitvormingsplan kunnen vooraf mijlpalen worden bepaald. Doordenk bij het begin van de verkenning het hele proces van plan- en besluitvorming tot en met realisatie van een project (d.w.z. van verkenning, planuitwerking tot realisatie). Zo wordt voorkomen dat informatie onnodig vroeg of te laat voorhanden is. Als het door een brede spreiding van mogelijke voorkeursbeslissingen niet mogelijk is verder te kijken dan de verkenningsfase, moet het proces in elk geval tot aan de voorkeursbeslissing worden doordacht. Het maken van een procesplanning per fase aan het begin van de verkenningsfase is essentieel. De benodigde MIRT informatieprofielen zijn hierbij een hulpmiddel.
Vaak legt de projectmanager de verantwoordelijkheid voor het opstellen van het proces- en besluitvormingsplan neer bij de omgevingsmanager.

Tip: anticipeer op nieuwe wetgeving
Wetgeving kan veranderen gedurende de verkenning of planfase, bijvoorbeeld als gevolg van inwerkingtreding van de Omgevingswet. Zorg dat je hier tijdig op anticipeert.

Tip: Value Engineering
Een verkennend gesprek met een Value Manager van de VE pool RWS kan inzicht geven in de momenten tijdens de verkenningsfase waarop een VE studie kan worden uitgevoerd en met welk doel. Ook het combineren van VE met andere instrumenten kan worden besproken (bv VE /Omgevingswijzer, VE/Marktconsultatie)

Participatieplan, toelichtend bij 6

Vanuit het Rijk wordt veel waarde gehecht aan maatschappelijke participatie bij MIRT-projecten. Met participatie wordt bedoeld: de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het planproces. De maatschappij kan hierbij ideeën aandragen.

Tip: Noodzakelijk voor succesvolle participatie

- Ondersteuning van het idee door bestuurders
- Goede regie op het proces door ambtenaren
- Open staan voor inbreng vanuit de maatschappij

Het participatieplan beschrijft hoe de meedenkkracht van het publiek en andere stakeholders wordt aangeboord en ingezet. Bij de startbeslissing is al een participatieplan opgesteld, dit wordt voor de verkenning verder uitgewerkt. Het participatieplan moet voldoen aan de eisen van de Directie Participatie. Hierin staan de volgende stappen beschreven die uitgewerkt worden in het participatieplan:

1. Gedurende het gehele planproces worden bijdragen vanuit de maatschappij meegenomen;
2. Maatschappelijke initiatieven zijn gelijkwaardig aan overheidsinitiatieven;
3. Participatie is transparant

Als de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing is, worden vanuit m.e.r.-regelgeving ook eisen gesteld aan transparantie, informatievoorziening en participatie. Sowieso is het handig het participatieplan af te stemmen op de eisen vanuit de m.e.r.-procedure.

Voordelen van participatie

- Toevoeging van lokale kennis en informatie
- Meer inzicht in de belangen en standpunten van de omgeving
- Meer draagvlak

Vaak legt de projectmanager de verantwoordelijkheid voor het opstellen van het participatieplan neer bij de omgevingsmanager.

7.2 Projectbeheersing

Algemene introductie

De rol van de manager projectbeheersing is het bewaken van de risico's, planning, raming en scope. Een goede sturing vooraf kan ellende besparen in latere fasen. Projectbeheersing is in deze fase dienend, niet leidend. Maak de projectbeheersing ondergeschikt aan de inhoudelijke en bestuurlijke stappen van het proces. Dit voorkomt dat raming, planning en risico's dominant zijn in het creatieve en iteratieve proces van de verkenning.

Naast de gate review die toetst of het informatieprofiel voor een MIRT 2 beslissing goed is ingevuld, is het verstandig de kwaliteitsborging vooraf vorm te geven door een interne of collegiale toets op inhoud van het besluit en de onderbouwende documenten zoals MKBA en eventueel MER. Deze toets is maatwerk en is afgestemd op de grootste risico's in het project. Rijkswaterstaat heeft al ervaring opgedaan met dit soort toetsen, via de voortoets, in planstudies.

Voor een transparant en navolgbaar proces is het belangrijk dat alle stappen, besluiten en overwegingen vastgelegd worden. Schrijf ook op wat er in het verleden is besloten.
Het is de taak van de projectbeheerser om te zorgen dat dit ook gebeurt.

Tip: Realistische planning en raming
Raam en plan niet te optimistisch. Er is altijd een politieke druk om een verkenning binnen een bepaalde tijd uit te voeren. Met een realistische planning en raming kunnen knelpunten vroeg inzichtelijk worden gemaakt. Maak gebruik van het onderzoek Doorlooptijden voor uitgangspunten in de planning. Werk bijvoorbeeld in de planning met een buffer van een maand per jaar.

Tip: neem ruimte op voor marktbenadering
In de verkenningsfase lijkt het betrekken van de markt nog ver weg. Toch is het goed hier in het proces rekening mee te houden zodat het project geen vertraging oploopt.

Verplichtend

De manager projectbeheersing draagt bij aan de volgende producten. Deze producten kunnen onderdeel uitmaken van het plan van aanpak:

1. Het projectplan
2. Het proces- en besluitvormingsplan
3. Zorg voor een goede kwaliteitsborging

Toelichtend

Kwaliteitsborging, toelichtend bij 3

Het doel van kwaliteitsborging is het inbouwen van waarborgen voor voldoende kwaliteit van producten en processen. Een goede kwaliteitsborging draagt bij aan het nemen van een stabiele voorkeursbeslissing, met een doorkijk naar planuitwerkingsfase en zelfs realisatie. Onderdelen van een goede kwaliteitsborging zijn de toetsen (o.a. voortoets, toets Commissie m.e.r., gate Review), maar ook:

- Leren van collega's
- Goede risicobeheersing
- Werken vanuit vertrouwen
- Aandacht voor het (bestuurlijk) proces
- Evenwicht tussen geld, tijd en kwaliteit
- Bewust omgaan met toetsing en advies
- Deel kennis binnen het project en tussen projecten

7.3 Markt en inkoop

Verplichtend

1. Stel een projectinkoopstrategie op, eventueel als onderdeel van het projectplan, waarin de inkoopstrategie voor het project in alle MIRT-fasen wordt beschreven. De invulling van de strategie is vormvrij.

Toelichtend

Strategisch inkoopplan, toelichtend bij 1

Al vanaf de start van het project dient er nagedacht te worden over alle mogelijke strategische vraagstukken met betrekking tot marktbenadering. Het doel is om bewust de samenwerking met marktpartijen van te voren te overdenken. De markt doelbewust en weloverwegen betrekken straalt richting de markt ook professioneel opdrachtgeverschap uit. Een andere reden om weloverwogen de markt te betrekken is dat er een spanning zal komen te staan tussen de beschikbare tijd en de tijd die het kost om de markt te benaderen. De benadering die in de verkenningsfase wordt bedacht is sterk richtinggevend voor de latere fasen. Sta dus stil bij het opstellen van de marktbenadering:

- Wie gaat wat doen in het project en hoe organiseren we het project?
- Welke optimalisatiemogelijkheden zijn er in het project? En welke marktpartijen kunnen deze optimalisaties analyseren en in welke fase is dat het meest zinvol?
- Zijn er mogelijkheden om opbrengsten te genereren, bijvoorbeeld met delfstoffen of vastgoedontwikkeling?
- Levert het (inkoop)voordelen op om het project op te knippen in deelprojecten (en contracten) of juist om het te bundelen met andere projecten, zodat er een gebiedsgericht project ontstaat?
- Hoe willen we de markt betrekken?
- Hoe verhoudt zich dat met de projectdoelen?

Dit zijn vragen die het verloop van een project bepalen. De strategie beschrijf beschrijft de marktbetrokkenheid in alle MIRT-fasen. Keuzes in het begin die in een later stadium van invloed zijn op de aanbesteding en contractering van het project.

Tip: Start op tijd met nadenken over de inkoopstrategie
Het is belangrijk om (vroeg)tijdig na te denken over welke vorm van inkoop voor het project meerwaarde kan hebben. Een risico is dat deze actie – gaandeweg - wordt doorgeschoven naar latere fases en er in de tussentijd mogelijk stappen of keuzes worden gemaakt die de kansen/opties voor een effectieve inkoop ongewild verkleinen. Door hier juist vroeg in de verkenning aandacht voor te hebben, is de kans op een voor het project passende inkoopstrategie groter. Stel deze stap dus niet uit.

Bij het betrekken van de markt blijft een spanning bestaan tussen het beheersen van onzekerheden/ risico's enerzijds en ontwerpvrijheid / creativiteit anderzijds. De trekker van de verkenning moet zich bij iedere stap blijven afvragen of de voordelen (nog steeds) opwegen tegen de nadelen. Er zijn meerdere toetsen om de meerwaarde van het inzetten van de markt in kaart te brengen.

Marktscan
Met een marktscan wordt een inschatting gemaakt of en in welke projectfase inzet van de markt tot meerwaarde kan leiden voor het betreffende project. De marktscan laat zien welke mogelijkheden er zijn om een project sneller, goedkoper of kwalitatief beter te realiseren. Er is sprake van meerwaarde als de betrokkenheid van de markt leidt tot kwaliteitswinst, kostenbesparing en/of versnelling. Dit wordt bepaald door de kansen en risico's van een project tegen elkaar af te zetten.

Tip: ingrediënten voor een goede marktscan:
- *Compleetheid:* 4 modules: startnotitie, inventarisatie van mogelijke meerwaarde opties, beoordeling van de geïnventariseerde meerwaarde opties en eindrapportage;
- *Consistentie*: wat geschreven is in een module, wordt meegenomen naar de andere modules;
- "*Breedte*": er is breed gekeken en onderzocht (andere projecten, bundeling, gebiedsontwikkeling, vervlechten, tol, ontwikkeling in de tijd, etc.);
- *Duidelijkheid*: duidelijke beoordeling meerwaarde opties (geld, tijd en kwaliteit);
- *Afweging*: afweging met pro's en contra's (kansen en risico's);
- *Inclusiviteit*: betrokkenheid van alle relevante partijen (projectgroep en evt. aanvullende deskundigheid betrekken);
- *Helderheid*: duidelijk advies (met actielijst);
- *Begeleiding*: de marktscan kan worden begeleid door GPO-Markt en innovatie;
- *Doorlooptijd*: uitvoeringsperiode is ongeveer een maand.

Voor de marktscan is een handleiding beschikbaar. Ook is er een internettool om mogelijke meerwaarde opties effectiever te kunnen inventariseren en te beoordelen, zie Handreiking MIRT en Markt (2010).

Een marktscan kan gevolgd worden door een marktconsultatie in de analytische fase of in de beoordelingsfase, waarin de verwachte meerwaarde en de voorgenomen wijze van betrokkenheid aan de markt worden voorgelegd. De marktscan gaat uit van het perspectief van de overheid; marktconsultatie van dat van de markt.

Tip: Uitbesteding
Als een marktpartij wordt ingehuurd voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten, zoals het opstellen van het MER, de kosten/baten-analyse, e.d. is het verstandig deze te betrekken bij de afronding van het beoordelingskader en de Reikwijdte en het detailniveau.
Door adviesbureaus al in deze fase te betrekken, zijn zij op de hoogte van de afwegingen die gemaakt zijn om bepaalde effecten juist wel of juist niet in beeld te brengen en van de overwegingen voor het detailniveau waartoe besloten is. Dat kan helpen bij het uitvoeren van de effectstudies zoals de plan-m.e.r., de kosten/batenanalyse en het schrijven daarvan. Een dergelijke uitbesteding kost doorgaans veel tijd, zeker als deze boven de drempel van Europese aanbesteding uitkomt, het is dus altijd nuttig om op tijd te beginnen.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen
Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Produktie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

Corporate Tenderboard
Tenderboards zijn adviesorganen die de opdrachtgever van projecten gevraagd en ongevraagd onafhankelijk, deskundig en integer advies geven over de wijze waarop
RWS projecten in de markt zet. Doelen van de tenderboard zijn:

- Bewaken dat RWS consistent is in de manier waarop zij projecten in de markt zet.
- Adviseren over de effectiviteit van de wijze waarop de inkoop plaatsvindt en hoe daarbij invulling gegeven wordt aan de beleidsruimte.

De tenderboard geeft zwaarwegend advies aan de opdrachtgever voor de inkoop en voor de vaststelling van het contract. Bij grote projecten ook in een eerdere fase.
RWS heeft twee landelijke tenderboards: de Corporate Tenderboard (CTB) en de Interne Tenderboard (ITB). De ITB adviseert over projecten tussen de € 35 mln en € 200 mln. De CTB adviseert over de projecten met een grotere omvang. Hiernaast hebben de regionale organisatiedelen voor hun projecten met een contractsom kleiner dan € 35 mln. regionale tenderboards.

In de tenderboards zijn verschillende expertises vertegenwoordigd (o.a. aanbestedingsrecht, markt, contractbeheersing, financieringsconstructies, projectbeheersing). De CTB bestaat uit leden in- en extern RWS, de ITB bestaat uitsluitend uit RWS-ers. De opdrachtgevers zijn géén lid van de tenderboard maar wonen deze wel bij wanneer hun project aan de orde is.

7.4 Ontwerp, effecten en techniek

Verplichtend
Ontwerp, effecten en techniek kan toebedeeld zijn aan de technisch manager, de omgevingsmanager of een combinatie van beiden. Verantwoordelijkheden zijn:

1. Invullen van de omgevingswijzer
2. Identificeren effecten
3. Afstemmen beoordelingskader
4. Bepalen van de uitgangspunten
5. Afstemmen plan- en studiegebied
6. Opstellen reikwijdte en detailniveau

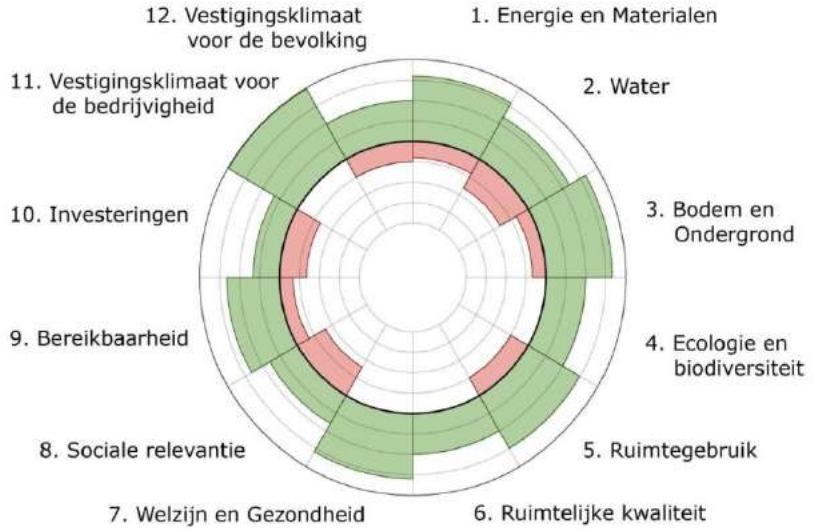
7. Opstellen referentiesituatie

De afstemming van deze onderdelen met andere onderdelen uit het plan van aanpak behoort ook tot de taken van de manager projectbeheersing.

Toelichtend

Vul de omgevingswijzer in, toelichtend bij 1

Vanuit de Spelregels MIRT is het verplicht om duurzaamheid integraal mee te nemen in verkenningen. De omgevingswijzer is een hulpmiddel dat wordt ingezet om meekoppelkansen voor duurzaamheid in brede zin in beeld te brengen. Binnen RWS is het gebruik van de omgevingswijzer door een gele brief verplicht gesteld. Het beste resultaat wordt verkregen wanneer het instrument vroeg wordt ingezet, zodat er nog ruimte is om wijzigingen in de scope aan te brengen. Maar het instrument kan ook ingezet worden bij (het begin van) faseovergangen.



Tip: gebruik omgevingswijzer

Ook tijdens vervolgfases in een project kan de Omgevingswijzer worden ingezet. Ook dan kan door middel van discussie een gezamenlijk probleemperspectief worden ontwikkeld.

Voorbeeld: N309 't Harde

Bij de N309 't Harde werd de Omgevingswijzer aan het begin van de verkenning gebruikt om inzichtelijk te krijgen welke invloed verschillende varianten in het gebied hebben en om het gesprek aan te gaan met stakeholders. De uitkomsten uit de vervolgonderzoeken zijn gebruikt voor de tracékeuze met daarbij een MER-rapport.

De N309 loopt door de bebouwde kom van 't Harde en Oostendorp. Het dagelijks verkeer op deze doorgaande weg tussen de A28 en Elburg zet de leefbaarheid in de kernen van 't Harde en Oostendorp onder druk. Met name tijdens de spits vormen zich vaak files. De weg is in 2008 in het kader van groot onderhoud aangepakt en heringericht, maar daarmee zijn nog niet alle problemen opgelost. In 2009 besloten Provinciale Staten van de provincie Gelderland daarom om geld beschikbaar te stellen voor de verdere aanpak van de N309 bij 't Harde. De verwachting is dat het verkeer op de N309 in het 't Harde zal groeien. Dit heeft een grote invloed op de leefbaarheid en de doorstroming van het verkeer in het dorp. In de verkenningsfase zijn verschillende alternatieven vergeleken: een route door de dorpskern en twee bypasses om het dorp. In eerste instantie leek het

omleiden van het verkeer uit de dorpskern de meest kansrijke oplossing. Dit zou de milieukwaliteit in het dorp verbeteren en de regionale verkeersstroom kon intact worden gehouden. Tijdens de Omgevingswijzersessie werd duidelijk dat er belangrijke argumenten zijn om de weg door de dorpskern te laten lopen. Deze zijn vooral sociaaleconomisch van aard: het verkeer dat momenteel door de dorpskern gaat is de grootste bron van inkomsten voor de kleine en middelgrote bedrijven. Tevens zal 't Harde te maken krijgen met krimp van de bevolking. Een omleiding van de N309 uit de dorpskern zou dus vermindering van de activiteiten in het dorp betekenen. Bovendien zou de verbetering van de verkeersstroom via een bypass voor meer verkeer richting de omliggende dorpen zorgen. Het werd ook duidelijk dat geluidsoverlast niet verdwijnt, maar naar de buitenwijken wordt verplaatst. Hoewel het aanvankelijk leek dat een bypass de beste oplossing was, toonde verdere studie aan dat er ook sterke argumenten zijn om de weg in de dorpskern te behouden. Bij dit project bleek dat de Omgevingswijzer in de vroege planvormingsfase zinvol kan worden gebruikt om inzichtelijk te maken wat er in een gebied speelt. Uit het resultatenwiel (zie afbeelding) bleek dat de effecten van de bypass alternatieven op sociaal economisch gebied negatief waren. Het was al eerder bekend dat de effecten van deze alternatieven op het gebied van natuur negatief zouden zijn maar ook op ruimtelijke kwaliteit konden deze geen meerwaarde bieden. De toepassing zorgde ervoor dat partijen hun mening heroverwogen en bracht structuur in de discussie over wat de meest duurzame oplossing voor een probleem is. In de vervolgfasen van het proces is er uitvoeriger bekeken wat de meerwaarde van het opwaarderen van het bestaande tracé was. Vervolgens werd in het MER-rapport ook verder aangetoond dat de beste oplossing het opwaarderen van het bestaande tracé door 't Harde was.

Op systematische wijze worden twaalf thema's bekeken die van invloed zijn op duurzaamheid (bijv. water, energie, ruimtelijke kwaliteit, welzijn, vestigingsklimaat). In het projectteam, bij voorkeur in gesprek met stakeholders, bepaalt of en hoe kansen op deze thema's kunnen worden benut of uitgebouwd en wie daarvan de trekker is.
De omgevingswijzer wordt ook gebruikt als checklist, als vergelijkingsmiddel tussen alternatieven of om de ambitie te bepalen bij een faseovergang. Het is vooral bedoeld als discussiemiddel en niet als harde kwantitatieve toets. Het instrument helpt om invulling te geven aan de rol van Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie van héél IenM. Daarnaast is de Omgevingswijzer onderdeel van de werkwijze Duurzaam GWW.

Tip: Kennis omgevingswijzer
Voor de bijeenkomsten om de Omgevingswijzer in te vullen kan gebruik worden gemaakt van de expertise van facilitatoren die binnen Rijkswaterstaat zijn opgeleid.

Tip: Cradle to cradle (C2C) Duurzaamheid als doelstelling, voorbeeld Cradle to cradle gebiedsontwikkeling Limburg
Een tip om een project duurzamer in te steken is om ook naar de bredere doelstelling van het project te kijken. Een goed voorbeeld is het project A2 Maastricht, waarbij het doel niet alleen verbetering van doorstroming of bereikbaarheid is, maar ook het bevorderen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende wijken en meewerken aan nieuwe kansen voor A2-wijken door stedelijke vernieuwing en opheffing van barrières. In dit project is gewerkt volgens de C2C principes van Limburg, waarvan "wij genieten van mobiliteit" er één is: maak onderscheid in trage vervoersstromen en snelle vervoersstromen; creëer stilte en rust waar nodig; aanvaard de verantwoordelijkheid voor de consequenties van het ontwerp.

Identificeren effecten, toelichtend bij 2

Tip: Betrek specialisten
Deze handreiking voorziet in informatie voor een IPM-rolhouder, niet voor de specialist. Betrek daarom tijdig verschillende specialisten.

Bij het afstemmen van de reikwijdte en het detailniveau is het raadzaam potentiële effecten te identificeren van de mogelijke alternatieven. Houdt hierbij aan dat het alleen zinvol is om effecten te bepalen die wettelijk zijn voorgeschreven, of nodig zijn vanuit besluitvorming. Let hierbij op dat er niet direct teveel wordt gerekend, maar op basis van vuistregels de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Juist in de verkenningsfase kunnen op basis van expertjudgement de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Bij latere beslismomenten kunnen alternatieven verder worden uitgewerkt. Dit kan een gevoel van onzekerheid bij bestuurders opleveren. Deze onzekerheid zit niet zozeer in de gehanteerde vuistregels of modellen, maar wel dat er over de toekomst wordt beslist. Het blijven doorrekenen in de verkenningsfase neemt deze onzekerheid niet weg.

Tip: Gezamenlijk effecten identificeren
Laat specialisten gezamenlijk, op basis van expert judgement, de mogelijke effecten benoemen. Door dit gezamenlijk te doen, weten specialisten beter wat er speelt in de andere onderzoeksvelden en kunnen raakvlakken benoemd worden.

Checklist: Welke effecten moeten onderzocht worden
Bij het identificeren van effecten zijn uitgebreide modelberekeningen in deze fase niet nodig. De vragen waarop het beoordelingskader wordt gebaseerd zijn:

- Waar doen we het voor? – voor het beantwoorden gebruik maken van bijvoorbeeld. bestaande verkeersgegevens (NRM-run waarop startbeslissing is gebaseerd), maximale waterstanden of woningbouwinformatie – afhankelijk van het beleidsdoel dat ten grondslag ligt aan de verkenning);
- Waarom willen we dit? – consistentie met beleid(uitgangspunten);
- Wat heeft Nederland eraan? – op basis van kentallen inschatting van kosten en baten;
- Wie gaat wat betalen? –kosten op basis van kentallen en interesse van marktpartijen naar aanleiding van uitkomsten marktscan, verdeling over kostendragers;
- Wat zijn de gevolgen? – aan de hand van expert judgement, kaartmateriaal waarin gevoelige bestemmingen zijn aangegeven (zoals bebouwing, natuurgebieden, cultuurhistorie/archeologie) en monitoring gegevens (over bijvoorbeeld geluid, lucht, bodem, water en veiligheid).

Bovenstaande vragen worden globaal en met bestaande kennis beantwoord. Gezond verstand is in deze fase onontbeerlijk.

Daarbij richt zeef 1 zich met name op de criteria:

- *Doelbereiking / oplossend vermogen*
  Oplossingsrichtingen die onvoldoende bijdragen aan de probleem-/doelstelling zijn niet zinvol binnen de scope van de desbetreffende verkenning. Voor infrastructuurprojecten zal het daarbij allereerst gaan om verkeerseffecten (verminderen van congestie, verbeteren doorstroming), voor waterveiligheidsprojecten om waterstandsdaling;
- *Onoverkomelijke belemmeringen ('showstoppers')*
  Issues die ertoe leiden dat een alternatief onherroepelijk afvalt. Een voorbeeld hiervan is een nieuwe doorsnijding van een Natura 2000 gebied. Gezien de hardheid van de natuurregelgeving is een dergelijk alternatief doorgaans niet reëel. Als een dergelijk

alternatief om politiek-bestuurlijke redenen toch meegenomen wordt, moet rekening gehouden worden met aanzienlijke kosten van mitigerende (en compenserende) maatregelen waarbij de kans blijft bestaan dat bij juridische toetsing van het (tracé)besluit alsnog blijkt dat dit alternatief niet mag;

- *Kosten (ordegrootte)*
  De kosten van oplossingsrichtingen moeten redelijkerwijs in te passen zijn binnen de financiële kaders (randvoorwaarden) die in de startbeslissing zijn vastgelegd. Wellicht hebben bepaalde oplossingsrichtingen voldoende oplossend vermogen en zijn ze te realiseren binnen de randvoorwaarden van milieuregelgeving, maar zijn de kosten van realisatie van het alternatief zelf en/of mitigerende maatregelen zo hoog dat deze niet passen binnen de financiële randvoorwaarden. Dit geldt voor zowel aanleg, beheer en onderhoud, als vervanging (life cycle cost). Daarom moet een eerste inschatting van de kosten worden gemaakt, die duidelijk maakt of de oplossingsrichting waarschijnlijk binnen het financiële kader past, misschien het kader overschrijdt of hoogst waarschijnlijk het kader overschrijdt. Hiervoor is inzicht nodig in de belangrijkste kosten(op)drijvende factoren ("cost-drivers" bijv. ondergrond) en kan gewerkt worden met kentallen; het is niet nodig om tot op de cent nauwkeurig alles te ramen, daarvoor zijn de ontwerpen ook nog veel te grof in dit stadium.

Checklist: zinvolle effectbepaling
1. Effectbepaling toesnijden op de fase;
2. Stapsgewijs zeven, trechteren;
3. Effectbeoordeling afstemmen met netwerk- en gebiedsbeheer;
4. Aansluiten op programmatische aanpak voor milieuaspecten;
5. Vuistregels en modellen;
6. Toepassen van meerdere scenario's;
7. Consistentie in effectbepaling en van achteren naar voren denken.

Let op: Significantie
De definitie van significant in deze fase is een aandachtspunt. Voorkomen moet worden dat we het 'moeras van de detailzucht' ingaan. Valkuil is een gedetailleerd onderzoek naar de effecten om met zekerheid een uitspraak te kunnen doen over de significantie van de effecten. Dat is niet nodig, het gaat om een inschatting. De eventueel later volgende onderzoeken zijn bedoeld voor een exactere inschatting.
Het expert judgement in zeef 1 is als het ware een stoplicht:

- 'rood' een onoverkomelijke belemmering;
- 'oranje' indien negatieve effecten mogelijk kunnen optreden is en het uitvoeren van een voortoets op de noodzaak van het opstellen een passende beoordeling gewenst is om te bezien of de negatieve effecten mogelijk significant kunnen zijn.
- 'groen' indien negatieve effecten redelijkerwijs zijn uit te sluiten door aard en ligging alternatief.

Afstemmen beoordelingskader, toelichtend bij 3

Het beoordelingskader is een belangrijk hulpmiddel om de gevolgen/effecten van plannen op transparante wijze te beoordelen. Alle uitkomsten van de onderzoeken moeten uiteindelijk via een integraal overzicht kunnen leiden tot een weloverwogen keuze. Het beoordelingskader geeft aan welke gevolgen/effecten bepaald worden met betrekking tot milieuonderzoeken, kosten-

batenanalyse, kostenraming en business scan, en op welke wijze dit gebeurt. Het beoordelingskader werkt door in de volgende fasen van de verkenning en in de planuitwerkingsfase. Het is dan ook belangrijk om bij het maken van de keuzes alvast verder te denken in het planproces. Door nu zaken vast te leggen in het beoordelingskader, wordt de continuïteit daarvan gewaarborgd.

Het is van belang dat alle partijen vertrouwen hebben dat de juiste informatie en parameters beoordeeld worden. Dit wordt ook wel aangeduid met de Engelse term 'Joint Fact Finding'. Daarnaast kunnen afspraken worden gemaakt over basiswaarden die ten grondslag liggen aan elke keuze in het proces.

Bepalen uitgangspunten, toelichtend bij 4

Het doel van uitgangspunten is het vastleggen van inhoudelijke uitgangspunten voor het project. Dit geldt voor de uitgangspunten van alle onderzoeken: effectonderzoeken, conditionerende onderzoeken, MKBA, etc.

Checklist: uitgangspunten
Uitgangspunten kunnen worden vastgelegd over:

- Onderzoeksmethodieken (modellen en versies);
- Kwaliteitsborging van onderzoeksresultaten;
- Randvoorwaarden voor het project en de beleidsuitgangspunten (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Beprijzing, Mobiliteitsaanpak, Richtlijn vaarwegen, etc.);
- Kaders die worden gebruikt;
- Wat vastgestelde afwijkingen zijn.

Tip: accordeer uitgangspunten
Betrek voortoetsers, opdrachtgever en specialisten (van het bevoegd gezag voor het uiteindelijke besluit in de planuitwerking) bij het opstellen van de uitgangspunten en laat de uitgangspunten door hen accorderen. Zo wordt voorkomen dat later discussie ontstaat over de gekozen uitgangspunten.

De uitgangspunten worden opgesteld in overleg met diverse specialisten. Het is niet ondenkbaar om het uitgangspuntenoverleg op te delen. Zo kan in het eerste overleg bedacht worden wat berekend wordt (referentiesituatie, randvoorwaarden, beleid). Zodra daar consensus over is, wordt verder gegaan met het hoe (onderzoekstechnieken, kwaliteitsborging etc.). De uitgangspunten kunnen bestuurlijk worden vastgelegd, eventueel met de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken. De uitgangspunten zijn daarmee bevroren voor de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase. Op deze manier wordt voorkomen dat de toetsing en beoordeling van de alternatieven en varianten beïnvloed wordt door nieuwe ontwikkelingen in modellen. Gemotiveerd afwijken is een mogelijkheid, bijvoorbeeld bij wijzigingen in wetgeving, jurisprudentie en beleid.

Voorbeeld: stem het gebruik van modellen af op de doelstelling
Aan de hand van de doelstelling van de verkenning dient het te gebruiken model te worden bepaald. Zo zijn er voor het netwerk HVWN verschillende modellen (SIVAK, BIVAS, ...). De doelstelling bepaalt welk model gekozen wordt bij de uitgangspunten en vervolgens gebruikt wordt in de effectbeschrijving.

Afbakening plan- en studiegebied, toelichtend bij 5

De afbakening van het plan- en studiegebied komt grotendeels voort uit de probleemanalyse. Het is voor de effectbeschrijving van belang om een plangebied en een studiegebied te definiëren (evenals de begrippen zelf). Het *plangebied* is het geografische gebied waar de voorgestelde alternatieven/varianten/maatregelen betrekking op hebben. Het *studiegebied* omvat de wijdere omgeving waar de effecten van de alternatieven waarneembaar kunnen zijn. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van de reikwijdte van de effecten waar deze nog belangrijke nadelige effecten voor het milieu kunnen veroorzaken. De omvang van het studiegebied kan zodoende per te beschouwen effect verschillen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het detailniveau. Het detailniveau van de effectbeschrijvingen is afgestemd op het detailniveau van de voorkeursbeslissing. Het detailniveau is dus lager dan van de effectbeschrijvingen in de planuitwerking. De MKBA brengt de maatschappelijke kosten en baten in beeld voor heel Nederland.

Reikwijdte en detailniveau, toelichtend bij 6

Voor een stabiele verkenning is een afstemming van de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken noodzakelijk. Afhankelijk van de verkenning kan de reikwijdte en het detailniveau voor de onderzoeken in zeef 1 en zeef 2 in een keer worden vastgesteld, of in twee ronden. Voor verkenningen waar een goede doorkijk naar de kansrijke alternatieven mogelijk is, kan in de startfase de reikwijdte en het detailniveau tot en met zeef 2 worden afgestemd. Als er nog weinig zicht is op de kansrijke alternatieven, kan in de startfase de reikwijdte en het detailniveau voor zeef 1 worden afgestemd. In de analytische fase wordt dan nadat de kansrijke alternatieven bekend zijn, voor zeef 2 de reikwijdte en het detailniveau bepaald.

Tip: Betrek specialisten
Deze handreiking voorziet in informatie voor een IPM-rolhouder, niet voor de specialist. Betrek daarom tijdig verschillende specialisten.

Let op: onderzoeken moeten verschillende doelen dienen
Let op bij het afstemmen van de reikwijdte en detailniveau dat een onderzoek antwoord geeft op alle vragen die in de betreffende fase gesteld worden. Naast dat in de verkenning duidelijk moet worden dat het voorkeursalternatief uitvoerbaar en betaalbaar is, moet er, als er een m.e.r. aan de orde is, ook aandacht zijn voor de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu van zowel het voorkeursalternatief als redelijke alternatieven. Hierbij kunnen dezelfde thema's aan de orde zijn. Als voorbeeld:
Een grondwateronderzoek kan in zeef 2 bedoeld zijn om inzicht in uitvoering en kosten te krijgen (bijvoorbeeld voor mogelijke bouwmethode en benodigde bemaling), of voor vergunbaarheid (bijvoorbeeld als gevolg van verdroging van een Natura 2000-gebied), of om belangrijke nadelige gevolgen in beeld te brengen voor het MER (bijvoorbeeld veranderingen grondwaterstand bij landbouwgebieden).

Een notitie kan een handig hulpmiddel zijn om reikwijdte en het detailniveau vast te leggen, maar moet geen doel op zich worden. Het doel is een goede afstemming tussen de verschillende betrokken partijen in de verkenning. In de startfase bevat de reikwijdte en het detailniveau een beschrijving van de probleem- en doelstelling, referentiesituatie, identificatie van de effecten, toetsingscriteria en beoordelingskader en gemeenschappelijke uitgangspunten (m.b.t. modellen, langetermijnscenario's e.d.) voor de uitwerking van de conditionerende onderzoeken, effectonderzoeken en MKBA. De reikwijdte en het detailniveau geven richting aan de wijze waarop analyse, selectie en beoordeling van alternatieven moet worden uitgevoerd. Afspraken worden

gemaakt over het format waarin de gegevens (output) van onderzoeken moeten worden aangeleverd voor de MKBA.
Het is niet verplicht om de reikwijdte en het detailniveau bestuurlijk vast te stellen, maar het is wel verstandig de verschillende onderdelen bestuurlijk af te stemmen onder de paraplu 'reikwijdte en detailniveau'. Dit kan door het projectspecifiek bestuurlijk overleg, en bij controversiële verkenningen ook door het BO MIRT. Door de onderdelen af te stemmen is er meer aandacht voor een goede afbakening en scherpe kaders. De oorspronkelijke probleemanalyse kan daardoor wat worden aangepast, maar kan nu wel rekenen op draagvlak onder de stakeholders. In samenhang hiermee kan het ook zijn dat de gebiedsafbakening enigszins wijzigt. De omgeving van het project vormt uiteindelijk ook de achterban van de bestuurders. Daarnaast wordt voorkomen dat uitgangspunten 'zomaar' veranderen.

Let op: afstemmen reikwijdte en detailniveau met betrokken bestuursorganen verplicht bij plan-m.e.r. en eerste fase project-m.e.r.
Als een MER wordt opgesteld, is de afstemming over de reikwijdte en het detailniveau niet alleen handig voor een stabiele verkenning, maar ook verplicht vanuit de Wet milieubeheer. Dit geldt zowel voor verkenningen de leiden tot een structuurvisie met plan-m.e.r., als voor verkenningen waarin de 'eerste fase' van een project-MER wordt opgesteld, die in de planuitwerking wordt aangevuld met een 'tweede fase' project-MER. Vanuit de Wet milieubeheer worden geen eisen gesteld aan de wijze waarop wordt afgestemd, of hoe de uitkomsten worden vastgelegd.

In de uitgebreide m.e.r.-procedure geeft het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer een advies over reikwijdte en detailniveau van het MER. In de beperkte m.e.r.-procedure kan het bevoegd gezag dit doen op verzoek van de initiatiefnemer of omdat het bevoegd gezag er ambtshalve voor kiest. Dit is dus wat anders dan de interne notitie Reikwijdte en detailniveau, die soms door het projectteam (initiatiefnemer) wordt opgesteld.

Als de m.e.r.-procedure wordt gevolgd, kan ook de Commissie voor de Milieueffectrapportage om een advies over reikwijdte en detailniveau van het MER gevraagd worden. Hieraan zijn wel kosten verbonden. De tarieven zijn op de website te vinden.

Checklist: onderdelen reikwijdte en detailniveau
Bij het opstellen van de reikwijdte en het detailniveau (eventueel in een notitie), kunnen de volgende onderdelen worden opgenomen:

- het probleem/de opgave;
- een vermelding van het besluit dat wordt voorbereid.
- de beschrijving van het plangebied inclusief gebiedskenmerken en voor zover mogelijk (globaal) het studiegebied;
- de wijze waarop selectie van de alternatieven plaatsvindt;
- een beschrijving van de referentiesituaties (welke referentiesituaties zijn nodig voor de verschillende onderzoeken, welke reeds genomen besluiten zijn uitgangspunt voor de afbakening van de autonome ontwikkeling);
- de te hanteren (verkeers-/klimaat-)scenario's;
- de opzet van het beoordelingskader;
- beschrijving van de stakeholders;
- integratie van advies Reikwijdte en Detailniveau
- beschrijving van relevante wetgeving en beleidskaders;
- financiële kaders;
- input uit de participatie;

- uitkomsten van bestuurlijk overleg.

Natuur - Beschermde natuurwaarden
Op basis van beschikbare verspreidingsgegevens en kaartmateriaal worden natuurwaarden beoordeeld; ook wel een quick-scan natuur genoemd. Aan de hand van kaartmateriaal en monitoringsgegevens (eventueel aangevuld met een verkennend veldbezoek) is aan te geven of negatieve effecten (niet) uit te sluiten zijn. Hierbij is vooral de ruimtelijke situering van de mogelijke oplossingsrichtingen in relatie tot de natuurwaarden van belang: de ligging van beschermde gebieden en het voorkomen van beschermde soorten. Wanneer het project plaatsvindt in een beschermd (leef)gebied, vindt een inschatting plaats van de invloed van het project op het (leef)gebied. In zeef 1 worden oplossingsrichtingen waarvan op voorhand duidelijk is dat die op basis van natuurwet- en regelgeving niet haalbaar zijn, in het verdere traject niet meegenomen.

Tip: Betrek de regionale adviseur natuur
Betrek vroegtijdig de adviseur natuur bij het doorlopen van zeef 1 en zeef 2 voor de MER. De uitvoeringspraktijk heeft namelijk uitgewezen dat de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur veelvuldig een onnodig vertragende of complicerende factor kan zijn voor het project, doordat de adviseur natuur te laat bij het project wordt betrokken. Door die vroegtijdige betrokkenheid komen mogelijk noodzakelijke mitigerende of zelfs compenserende maatregelen tijdig in beeld of is er nog tijd om te bezien hoe dergelijke maatregelen juist kunnen worden voorkomen.

Relevante kaders/ handreikingen (klik op de titel om naar de werkwijzer RWS te gaan):

- Kader PAS
- Kader kap en herbeplanting houtopstanden
- Kader Geluid Natura 2000 HWN
- Kader Draaiboek Actualisatie Prioritaire Projecten PAS
- Stappenplan soortenbescherming

Natuur: Beschermde gebieden

Zeef 1
Natura 2000
Binnen Natura 2000 speelt het begrip 'significantie' een belangrijke rol. Bij het beoordelen van de significantie van effecten bestaat de kans dat er al snel in detail wordt getreden. De nadruk in dit stadium moet daarom blijven liggen op de vraag of een mogelijke oplossing haalbaar is, welke risico's er vanuit de natuurwet- en regelgeving zijn en of er sprake is van compensatie of mitigatie.

Bij de identificatie van mogelijke effecten moet de uitstoot van stikstof als gevolg van aanleg niet worden vergeten. De toename van stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden is een potentiele showstopper en vraagt daarom op tijd aandacht om de uitstoot te regelen in het PAS.

Als de regionale adviseur natuur aangeeft dat mogelijk significante effecten op beschermde natuurgebieden niet uit te sluiten zijn, wordt in deze fase (zeef 1) een *voortoets* op de noodzaak van een "Passende Beoordeling" uitgevoerd. Deze voortoets geeft aan of in een later stadium van het project voor de beoogde oplossing(en) een Passende Beoordeling noodzakelijk is. Vervolgens kan in zeef 2 gedetailleerd onderzoek in relatie tot Natura 2000 gebieden noodzakelijk zijn (indien

significante verslechtering van de instandhoudingsdoelen van het gebied niet valt uit te sluiten) – dit is de "Passende Beoordeling" zelf. Een Passende beoordeling kan ook nodig zijn als het project is opgenomen in het PAS.
In Zeef 1 moet in ieder geval een oplossing geselecteerd worden waarbij geen of zo min mogelijk significante effecten optreden. Als in zeef 1 slechts oplossingsrichtingen kunnen worden geselecteerd waarbij significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, dan is een afweging nodig of een latere Passende Beoordeling en een eventuele ADC-toets met vertrouwen tegemoet kan worden gezien (ADC staat voor: zijn er Alternatieven mogelijk, zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang en is Compensatie mogelijk?). Alleen voor projecten waarbij gemotiveerd kan worden dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn, is een ADC-toets geen onoverkomelijke belemmeringen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)
Net als voor Natura 2000 wordt voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) een inschatting gemaakt van de mogelijke aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden. Deze beoordeling vindt plaats op basis van bestaand kaartmateriaal en expert judgement. Kansrijke alternatieven krijgen prioriteit boven alternatieven die (meer) aantasting veroorzaken.

Zeef 2
Omdat de onoverkomelijke belemmeringen al zijn bepaald in zeef 1, is het natuuronderzoek in zeef 2 gebiedsgericht maatwerk. Betrek daarbij de juiste specialisten. Wees je er van bewust dat verschillende ecosystemen verschillende kennis vragen, zodat mogelijk meerdere ecologen met specifieke kennis ingeschakeld moeten worden. Het onderzoek moet zich richten op het onderscheid tussen de alternatieven, en aannemelijk maken dat in de planuitwerking de verschillende vergunningen/ontheffingen voor natuur verkregen kunnen worden. Het kiezen van het detailniveau van het onderzoek is hierbij maatwerk. Vanwege de strenge regelgeving kan een hoog detailniveau nodig zijn om met voldoende zekerheid te weten dat de vergunningen/ontheffingen verkregen kunnen worden. Dit betekent niet dat voor elk project een hoog detail vereist is.

Indien significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten en een structuurvisie wordt opgesteld, moet een Passende Beoordeling worden opgesteld (zie Wet natuurbescherming). In de wet worden geen eisen gesteld aan het detailniveau van de passende beoordeling. De passende beoordeling moet zodanig zijn, dat duidelijk is of er significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen zijn. Wat significant is, hangt af van het gebied en de soort verstoring.

Voor natuur kunnen mitigerende of compenserende maatregelen aan de orde zijn. Daarom is afstemming tussen de specialisten natuur en de kostenramers en deskundigen van ruimtelijke kwaliteit gewenst.

Let op: afstemmen planning Passende beoordeling en m.e.r.
Wanneer voor een project zowel een Passende beoordeling als een (project-)MER wordt opgesteld vereist de m.e.r.-wetgeving dat de Passende beoordeling tegelijk met het MER ter visie wordt gelegd. De tervisielegging van het project-MER vindt vaak pas plaats in de Planuitwerking.

Dit kan betekenen dat de Passende beoordeling op dat moment een tweede keer, met het MER, ter visie moet worden gelegd. Dit hoeft niet te betekenen dat er opnieuw inspraak op de Passende beoordeling mogelijk is; als de vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming al verleend is.

Let op: bepalen effecten tijdens en na realisatie
Bij het beoordelen van effecten gaat het niet alleen om effecten tijdens het project, maar ook om effecten na afloop van de werkzaamheden. De aantasting van abiotische factoren, bijvoorbeeld de bodemopbouw, kan na afloop van het project nog van grote invloed zijn op de herstelmogelijkheden van kwetsbare vegetaties.

Natuur: Beschermde soorten

Zeef 1

De focus is in dit stadium gericht op beschermde plant- en diersoorten. Op basis van bestaand kaartmateriaal en expert judgement wordt een inschatting gemaakt of er binnen het studiegebied een kans is op aantasting van de gunstige staat van instandhouding van strikt beschermde soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn en verdragen van Bern en Bonn) én van nationaal beschermde soorten. Indien dit het geval is, moet worden onderzocht of er mogelijk sprake is van een onoverkomelijke belemmering (er kan geen ontheffing worden verkregen).

Let op: vrijstellingen van per Provincie
De beschermde status van soorten kan per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen voor nationaal beschermde soorten. Er is dan geen ontheffing nodig voor bijvoorbeeld werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Zeef 2

Voor beschermde soorten geldt hetzelfde als voor beschermde gebieden: de onoverkomelijke belemmeringen zijn benoemd, het draait om de verschillen tussen de alternatieven.

Bodem, niet gesprongen explosieven, kabels en leidingen

Let op: indeling van aardkundige en archeologische waarden
In sommige projecten kan het handig zijn archeologie en aardkundige waarden op te nemen bij bodem, andere projecten behandelen dit onder ruimtelijke kwaliteit. In deze handreiking zijn deze thema's opgenomen bij ruimtelijke kwaliteit. Belangrijkste is dat de thema's de aandacht krijgen die ze verdienen in de afweging, en dat dubbeltelling wordt voorkomen.

Zeef 1

In de verkenningsfase wordt vooral bestaande informatie ingewonnen over de huidige situatie met behulp van een (historisch) bureauonderzoek. In dit onderzoek ontstaat aan de hand van bestaande kaarten en gegevens een eerste beeld van de bestaande situatie. Het gaat dan om inzicht in de verschillende bodemsoorten, milieu-hygiënische en geotechnische bodemkwaliteit. Inzicht in de huidige situatie is nodig om op basis van de autonome ontwikkeling de referentiesituatie in beeld te

krijgen. Uit de bureaustudie komen verder de eerste knelpunten naar voren (bodemverontreinigingen, sterke kwel et cetera). Op basis van die knelpunten kan worden bekeken waar en hoeveel aanvullend onderzoek nodig is. Meestal wordt onderscheid gemaakt in gebieden met een bodem verdacht voor bodemverontreiniging en gebieden met een bodem onverdacht voor bodemverontreiniging en wordt onderzocht of er op de locaties een beschikking op grond van de Wet bodembescherming is genomen. De gebieden die verdacht zijn voor bodemverontreiniging, dienen in ieder geval aanvullend onderzocht te worden in het vervolg van het project.
Het NGE-onderzoek bestaat uit een bureaustudie om de kans en de risico's op de aanwezigheid van explosieven in de ondergrond vast te stellen. Voor die gebieden die als 'verdacht' in het historisch onderzoek zijn geïdentificeerd, is een probleemanalyse nodig.
Het doel van het onderzoek naar kabels en leidingen is het in beeld brengen van aanwezige kabel- en leidingtracés in het projectgebied.
In het bijzonder gaat het om het in beeld brengen van onoverkomelijke belemmeringen, dit kan op basis van expert judgement. Voor de ondergrond zijn dat vooral te hoge kosten. Omdat kosten vaak doorslaggevend zijn voor bodemthema's, wordt voor de onderscheidende bodemthema's op basis van kostenkengetallen een globale kostenraming gemaakt. Op basis van deze kostenraming kan een rangorde worden aangebracht in de oplossingsrichtingen voor het thema ondergrond. De aan de ondergrond gerelateerde investerings- en beheerskosten van infrastructurele projecten (droog en nat) liggen in de ordegrootte van circa 10-30% van het investeringsbudget. Indien op basis van de belangrijkste kostendrijvers blijkt dat de kosten veel meer zijn dan 30% van het investeringsbudget en het alternatief daardoor veel te duur is, kan dit een overweging zijn om de oplossing te laten afvallen. Dit wordt dan gemotiveerd in de notitie kansrijke alternatieven.

Voorbeeld: kosten en ondergrond
Mogelijke onoverkomelijke belemmeringen als gevolg van hoge kosten in relatie tot ondergrond zijn:

- de aanwezigheid van een bijzonder waardevol archeologisch object in de ondergrond, waarbij er zeer hoge kosten zijn voor de veiligstelling van het object;
- doorsnijding van een gebied met waardevolle aardkundige waarden;
- zeer hoge kosten voor aanleg, beheer en onderhoud vanwege een niet draagkrachtige ondergrond, waardoor het alternatief veel te duur is;
- zeer hoge kosten vanwege de aanwezigheid van een complex stelsel van kabels en buisleidingen, waardoor het alternatief veel te duur is.

Meestal is er al veel informatie aanwezig over de (water)bodemkwaliteit. Veel basisinformatie over de aanwezige bodemsoorten, bodemkwaliteit en eventuele verontreinigingen is beschikbaar bij de gemeente, de provincie en/of het waterschap. De waterkwaliteitsbeheerders hebben veelal een waterbodembeheerplan opgesteld. Deze informatie vormt de basis voor de effectbepaling. Met (locatie)specifieker onderzoek kan meer nauwkeurige informatie worden verkregen.

Uit de basisinformatie en het in het gebied geldende (lokale of regionale) beleid zijn de mogelijkheden en beperkingen voor grondverzet af te leiden.

Zeef 2
Als de ondergrond niet als kritisch uit zeef 1 is gekomen, is het niet nodig aandacht aan dit thema te schenken in zeef 2. Doel is aannemelijk te maken (niet te toetsen of bewijzen) of de alternatieven

aan de wettelijke kaders kunnen voldoen, tegen reële kosten. Hiervoor is een afstemming tussen de kostenramers en de deskundigen van de ondergrond wenselijk.

Als milieuhygiënisch bodemonderzoek nodig is, wordt in zeef 2 het verkennend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het bureauonderzoek uit zeef 1 kunnen aanleiding zijn voor aanvullend onderzoek om te onderzoeken of een locatie verontreinigd is. Nadat in het veld bodemmonsters zijn genomen worden deze vervolgens in het laboratorium geanalyseerd. De resultaten worden getoetst aan de normen voor landbodem of voor waterbodem afhankelijk van de situatie. De resultaten van dit aanvullend bodemonderzoek geven inzicht in de toepassingsmogelijkheden van het vrijkomend materiaal. Tevens is deze informatie nodig om te kunnen bepalen of er vanuit arbeidshygiënisch oogpunt bij de uitvoering van het werk maatregelen dienen te worden genomen om ongewenste blootstelling van betrokkenen aan verontreinigingen te voorkomen.

Daarnaast geven de resultaten inzicht in de huidige (water)bodemkwaliteit, zodat een inschatting kan worden gemaakt van kosten en tijd die met een eventuele sanering gemoeid kunnen zijn. Dit zal in zeef 2 meestal voldoende zijn, maar er kunnen situaties zijn, waarin de onderzoeksresultaten aanleiding geven de bodem verder te onderzoeken.

Als kabels en leidingen een issue zijn, heeft het onderzoek in zeef 2 tot doel:

- het in beeld brengen van noodzakelijke aanpassingen aan de kabels en leidingen ten behoeve van het ontwerp;
- het in beeld brengen van noodzakelijke activiteiten om schade aan kabels en leidingen te voorkomen;
- het ramen van de kosten voor de noodzakelijke activiteiten en aanpassingen (hierbij moet ook rekening worden gehouden met evt. aanwezige bodemverontreiniging);
- het schatten van de risico's die met het project gepaard gaan en het opstellen van een globale planning.

Tip: let op wet- en regelgeving
Voorbereidende onderzoeken voor niet gesprongen explosieven, bodemkwaliteit en archeologie dienen ook te voldoen aan natuurwet- en regelgeving. Een efficiënte werkwijze is om de betreffende specialisten gezamenlijk het (onderzoeks)werkplan te laten doornemen en een ecologisch werkprotocol op te stellen.

Water

Zeef 1

Aan de hand van een literatuurstudie is het van belang om een beeld te krijgen van de huidige situatie. Voor de referentiesituatie is het nodig ook de autonome ontwikkeling te beschrijven voor die onderwerpen van water die worden op genomen in het beoordelingskader. Stem daarbij goed af met de specialisten van klimaat welke klimaatscenario's worden gebruikt. Omdat niet automatisch voor ieder onderwerp hetzelfde klimaatscenario worst-case is, kan het wenselijk zijn meerdere scenario's voor de autonome ontwikkeling en de oplossingsrichtingen in beeld te brengen. De meerwaarde van meerdere scenario's is sterk projectspecifiek, en moet dus goed moet alle betrokken specialisten worden bekeken.

Voor projecten waarbij een sterke beïnvloeding van het grondwaterpeil wordt verwacht, is het van belang dat tijdig (minimaal één jaar voor start uitvoering) een juist beeld van het grondwaterpeil en eventuele schommelingen wordt verkregen. Hierbij worden bijvoorbeeld historische reeksen bestudeerd. Kijk ook naar zettingen als gevolg van verlaging van de grondwaterstand in het gebied. Bij deze projecten worden hierover al in de verkenningsfase afspraken gemaakt met de lokale waterbeheerder. Daarom is het zinvol om al tijdig een grondwaterspecialist te raadplegen om te checken of dit aan de orde is.
Informatie over het grondwatersysteem is beschikbaar bij de gemeente, de provincie (bijvoorbeeld drinkwateronttrekking) en soms bij het waterschap.

Zeef 2
Het opstellen van een beoordelingskader voor water is maatwerk. Dit is afhankelijk van het type project en de omgeving waarin het project zal worden gerealiseerd. De beoordelingscriteria voor het thema water zijn afgeleid van de functies van het watersysteem:

- Waterveiligheid: veiligheidsniveau primaire waterkeringen, overstromingsrisico's.
- Waterkwantiteit: verzilting, verdroging.
- Waterkwaliteit: KRW-doelen
- Gebruiksfuncties: goede voorwaarden voor o.a. drinkwater, landbouw, visserij, scheepvaart en recreatie.

Als grondwater niet als kritisch uit zeef 1 is gekomen, is het niet nodig aandacht aan dit thema aandacht te schenken in zeef 2. Doel is aannemelijk te maken (niet te toetsen of bewijzen) of de alternatieven aan de wettelijke kaders kunnen voldoen, tegen reële kosten voor mitigerende en/of compenserende maatregelen. Hiervoor is een afstemming tussen de kostenramers en de deskundigen van water wenselijk.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap, cultuurhistorie en archeologie
Zeef 1
In deze fase is het van belang om te constateren of er in het ontwerp rekening moet worden gehouden met in het projectgebied aanwezige waardevolle kenmerken en met kenmerken die relevant kunnen zijn in het selectieproces van de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen. Met deze informatie kan worden gekeken of en hoe aantasting van waardevolle kenmerken van het projectgebied in het ontwerp kan worden voorkomen.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap
Aan de hand van een (kort) veldbezoek en literatuurstudie is het van belang om een beeld te krijgen van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Dit is nodig als referentie. Hierbij moet tenminste het projectgebied worden onderzocht op karakteristiek, structuur en kwaliteit van het landschap.

In zeef 1 zal vervolgens vooral een quick-scan of inventarisatie plaats vinden op de 'status' van het projectgebied. Dat wil zeggen dat wordt gekeken of ergens in beleid of kaarten een deel van het gebied is aangewezen als waardevol. Een voorbeeld is de aanwijzing als nationaal landschap of opname op een aardkundige kaart. Er wordt gekeken naar het landschapsbeeld en naar specifieke landschapsbepalende structuren, patronen en elementen. Indien het projectgebied waardevolle archeologische, geomorfologische (aardkundige) of cultuurhistorische waarden bezit, dan is de kans groot dat het landschap ook wordt beleefd als landschappelijk waardevol en van hoge ruimtelijke kwaliteit is.

Cultuurhistorie, aardkundige waarden en archeologie

Voor cultuurhistorie, aardkundige waarden en archeologie is het van belang om in een zo vroeg mogelijk stadium het inventariserend onderzoek op te starten. Het gaat dan in eerste instantie om verkennend bureauonderzoek (literatuur, beschikbare kaarten) en eventueel ook veldonderzoek met verkennende boringen. In de meeste gevallen is in zeef 1 nog geen veldwerk nodig.

Zeef 2

Een kwalitatieve beoordeling op basis van de kenmerken die zijn geïdentificeerd in zeef 1 voldoet meestal. Let op de samenhang met andere thema's, zoals de verwachte benodigde hoogte van geluidsschermen of verwachte hoogte van de waterkering. Compenserende maatregelen voor andere thema's kunnen ook gevolgen hebben voor cultuurhistorische waarden.

Checklist: Ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en archeologie

De kwalitatieve beoordeling in de analytische fase (stap 1 tm 3) en beoordelingsfase (stap 4):

- Stap 1: Bepaal mede op basis van de gebiedsagenda wat de kernkwaliteiten zijn van het gebied waarvoor de verkenning wordt uitgevoerd.
- Stap 2: Maak een ruimtelijke analyse van het functioneren van het gebied.
- Stap 3: Maak een afweging tussen kansen voor het toevoegen van nieuwe kwaliteiten en risico's voor het verdwijnen van bestaande kwaliteiten.
- Stap 4: Bepaal op basis van de stappen 1 t/m 3 een rangorde van de oplossingsrichtingen naar de mate waarin deze (kunnen) bijdragen aan het beter functioneren van het gebied en meer ruimtelijke kwaliteit.

Gezondheid

Let op

In zeef 1 worden effecten voor het thema gezondheid niet geïdentificeerd.

Zeef 2

Het doel van het thema Gezondheid is om via een GezondheidsEffectScreening (GES) de invloed van relevante milieufactoren op de gezondheid van omwonenden inzichtelijk te maken en te beoordelen. Een GES geeft daarbij een goed beeld van de gezondheidskundige kansen en knelpunten van de verschillende alternatieven in de verkenning die in de plan- MER worden onderzocht. Dit inclusief de uit de wet voortvloeiende mitigerende maatregelen.

In een GES wordt niet alleen gekeken naar een overschrijding van de wettelijke milieunormen, maar ook naar de situatie onder deze normen. Dit omdat voor een aantal milieufactoren geldt, dat ook beneden de wettelijke grenswaarden negatieve gezondheidseffecten op kunnen treden. De minister heeft aan de Tweede Kamer aangegeven dat de GES methodiek wordt toegepast in de plan-m.e.r. in de verkennende fase in het planproces indien er sprake is van een vergelijking tussen verschillende tracé alternatieven, voor zover die in dichtbevolkte gebieden liggen.

Klimaatverandering

Zeef 1

In deze fase wordt niet gerekend. Effecten worden kwalitatief geïdentificeerd. Het gaat dan om klimaatadaptatie en – mitigatie. In het eerste geval worden risico's in beeld gebracht. Bij klimaatmitigatie gaat het om de kansen en mogelijkheden in beeld te krijgen om negatieve invloed te

beperken of voorkomen. Bijvoorbeeld het bijdragen aan CO_2-reductie en energiedoelen. Stem met de beleidsdirectie af als je maatregelen op wilt opnemen buiten de wettelijk verplichte maatregelen en buiten de scope van het project.

Voorbeeld: belemmeringen
Voorbeelden van mogelijke onoverkomelijke belemmeringen door klimaatverandering zijn tracéalternatieven die:

- locaties van (grootschalige) waterberging doorsnijden of de hydrologie in een gebied op een niet compenseerbare wijze verstoren;
- doorsnijding van (secundaire) waterkeringen;
- groot risico opleveren voor toekomstige overstroming van de infrastructuur, waardoor deze niet meer beschikbaar is voor eventuele gebiedsevacuaties en hulpverlening.

Voorbeeld: Duurzaamheid bij 'Leven met de Maas'
In het Koplopersproject Maas Venlo is al in een vroeg stadium nagedacht over duurzaamheid. Vanuit het principe van Cradle 2 Cradle is gekeken naar kansen voor de hoogwaterveiligheidsopgave. Hierdoor is C2C een van de uitgangspunten voor het ontwerp.
Een van de uitkomsten is het meervoudig gebruik van de ruimte. De waterscouts gaan de monding van de watergeul gebruiken als oefenplas. Hierdoor hoeven de scouts niet op de Maas te zeilen en wordt er aan effectieve waterstandsverlaging voldaan door een natte geul. Deze uitkomst past goed bij de vraag: 'Hoe verbind je waterveiligheid met de ruimtelijke opgave van de gemeente?'

Andere mogelijke toepassingen van C2C in het Koploperproject Maas Venlo:

- Slim hergebruiken van vrijkomende grond en materialen die bij de hoogwatermaatregelen vrijkomt
- Het overtollige Maaswater in de winter opvangen en inzetten (als grondstof) voor water tekort in de zomer. Het opvangen en zuiveren van toetredend kwelwater.
- Gebruik maken van de constante temperatuur van de Maas (Maas gebruiken als WarmteKoudeOpslag), of drijvende zonnepanelen plaatsen in de overstromingsvlakte. Mogelijk kan biomassa worden geteeld in de weerden.
- Het versterken/uitbreiden van de aanwezige flora & fauna. Het winterbed inrichten als rivierpark en ontmoetingsplek en bijdragen aan een duurzame integrale stedelijke ontwikkeling.

Checklist: kwaliteitsborging
De kwalitatieve beoordeling in deze fase heeft tot doel robuuste alternatieven te selecteren met het oog op klimaat verandering. Deze kwalitatieve beoordeling is gebaseerd op:

- de toets of deze voldoet aan de uitgangspunten van de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie. Onder meer het voldoen aan de ambitie dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Bij (her)ontwikkelingen ontstaat geen extra risico op schade en slachtoffers voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.
- de toets of deze voldoet aan het uitgangspunt dat de effecten op het milieu als gevolg van de kwetsbaarheid van het project voor risico's op zware ongevallen en rampen zo klein mogelijk moet zijn.
- de invloed van klimaatadaptieve maatregelen uit het Deltaprogramma voor de geselecteerde alternatieven en omgekeerd de gevolgen van de alternatieven voor het Deltaprogramma;
- het effect van de aanwezigheid van klimaat hotspots voor de geselecteerde alternatieven en omgekeerd de gevolgen van de alternatieven voor deze klimaat hotspots.

- Invloed op de bouwstenen van de Nationale Adaptatie Strategie (NAS)

Zeef 2

In hoeverre klimaat wordt meegenomen in de effectbepaling is afhankelijk van de ambities, de aard en omvang van het project, de impact op de omgeving en de gevoeligheid van de omgeving in relatie tot klimaatverandering. Vergeet hier niet onderscheid te maken in adaptatie (risico's voorkomen) en mitigatie (voorkomen/beperken van negatieve effecten). In zijn algemeenheid zal dit aspect op kwalitatieve wijze beoordeeld worden, maar waar mogelijk ook kwantitatief. Dit geeft een goed idee over de kwantitatieve impact van het project. Voor een indicatie van de bijdrage van een alternatief aan de CO2-reductie, kan gebruik worden gemaakt van de CO2-prestatieladder. Voor maatregelen ten aanzien van maatgevende regenbuien en temperaturen (zomer, winter) kan het meest extreme KNMI scenario worden gehanteerd (worst case).

Voor het vaststellen van de mate van robuustheid wordt gebruik gemaakt van recente KNMI scenario's en de Klimaat atlas. Hierbij wordt een worst case benadering gevolgd. Houdt er rekening mee dat voor verschillende thema's een ander klimaat-scenario worst case kan zijn. Stem goed met alle betrokken thema's af welke klimaatscenario's worden gehanteerd, en of het meerwaarde heeft om met verschillende scenario's te rekenen voor de autonome ontwikkeling en de alternatieven. Kosten en baten van klimaatmaatregelen worden meegenomen in de (M)KBA.

Duurzaamheid

Zeef 1

Bij effectidentificatie kan gebruik gemaakt worden van de omgevingswijzer. Het denkkader gaat uit van een integrale benadering van duurzaamheid. Door de verschillende facetten van duurzaamheid inzichtelijk te maken wordt helder hoe een opgave kan worden geformuleerd die een maximale bijdrage heeft aan het realiseren van de visie. Duurzaamheid wordt in het model onderverdeeld in de 3 P's (people, planet, profit) die weer gezamenlijk in 12 thema's worden onderverdeeld. De achter liggende principes en testvragen maken het thema meer specifiek en maken de mate van ambitie per thema helder.

Zeef 2

Bij de verdere uitwerking van de alternatieven kunnen specifieke maatregelen worden uitgedacht, die evenwicht tussen sociale, ecologische en economische belangen in evenwicht brengen. Deze maatregelen kunnen ook mitigerend werken, zodat aannemelijk wordt gemaakt dat het project binnen alle wettelijke normen gerealiseerd kan worden.

Wees scherp op de mogelijkheid om initiatieven ter verduurzaming van het project in de realisatiefase nog toe te kunnen staan. Hiervoor moet in de verkenning al expliciet ruimte worden gecreëerd. Door deze ruimte in de voorkeursbeslissing door de stuurgroep/BO MIRT expliciet te laten bevestigen, ontstaat commitment voor de verduurzaming van het project.

Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend voor HWN

Voor wegenprojecten vindt effectbepaling plaats op basis van beschikbare gegevens voor de hoofdaspecten verkeer, lucht, geluid en natuur. Ook andere aspecten bijv. ondergrond, veiligheid (verkeers-, externe en tunnelveiligheid), water en klimaat kunnen hierbij een rol spelen.

De gegevens voor bovengenoemde hoofdaspecten worden periodiek gegenereerd voor het beheer van netwerken en gebieden. Voor het aspect verkeer wordt door gebruik van expert judgement en/of simpele mathematische bewerkingen het probleemoplossend vermogen van de verschillende oplossingsrichtingen beoordeeld. Voor lucht en geluid wordt op basis van expert judgement bepaald hoe de verschillende alternatieven zich tot elkaar verhouden en of er in het licht van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de geluidsproductieplafonds knelpunten zijn te verwachten. Voor het aspect natuur wordt op basis van bestaande gegevens – met name de ligging van beschermde natuurgebieden – een knelpuntanalyse uitgevoerd.

Vanuit de omgeving wordt regelmatig de aanleg van een tunnel voorgesteld als mitigerende maatregel voor aantasting van het landschap en geluidsoverlast. Maar deze zal doorgaans leiden tot een heel andere ordegrootte in kosten voor een project (honderden miljoenen euro's). Of dit reëel is, is afhankelijk van mogelijkheden voor extra financiering vanuit andere functies (bijv. kantoorlocaties, woningbouw e.d. in een sterk verstedelijkt gebied) en door andere partijen (decentrale overheden, mogelijkheden private financiering). Aandachtspunt blijft dat dergelijke vergaande mitigerende maatregelen zelf doorgaans ook weer (negatieve) effecten met zich mee kunnen brengen (bijv. doorstroming en aspecten van tunnelveiligheid). Of een tunnel maatschappelijk/economisch verantwoord is, wordt getoetst vanuit de MKBA. Daarnaast is een gedegen en open bestuurlijke discussie over wat maatschappelijk gewenst is (wilsvorming) noodzakelijk.

Verkeer

Zeef 1

In zeef 1 van de verkenning is vooral kennis nodig over de verkeerskundige werking van het systeem. Deze kennis leidt tot begrip over het ontstaan van de problemen en tot inzicht in het soort maatregelen dat tot een oplossing kan leiden. Dat inzicht hoeft in dit stadium geen hoge mate van detail te kennen. De analyse kan zich beperken tot een beperkte set indicatoren. Met name indicatoren die zonder veel inspanning met een redelijke nauwkeurigheid kunnen worden vastgesteld (bijv. veranderingen in intensiteiten) verdienen daarbij de voorkeur. Waar het bij de vergelijking van alternatieven primair om gaat is doelbereik op verkeerskundige aspecten (bijv. veranderingen intensiteiten, I/C-verhoudingen en reistijdverhoudingen.

Indien oplossingsrichtingen op dergelijke grootheden goed scoren wordt er vervolgens gekeken of er (neven)effecten zijn die als onoverkomelijke belemmeringen kunnen worden aangemerkt, doordat er bijvoorbeeld sprake is van:

- een onaanvaardbare, niet te mitigeren impact (bijv. weg door natuurgebied) of
- hoge kosten voor benodigde mitigerende maatregelen in relatie tot totale kosten (bijv. tunnel voor luchtkwaliteit).

Tip: beperk het rekenwerk
In deze fase is het nog niet nodig om uitgebreid te gaan rekenen. Dit werkt vertragend en geeft in dit stadium niet meer zekerheid dan een identificatie op basis van kennis, ervaring en kentallen.

Zeef 2

In zeef 2 resteren enkele kansrijke alternatieven. Eén van de kansrijke alternatieven zal worden geselecteerd als voorkeursalternatief. Het is van groot belang dat het voorkeursalternatief ook echt een oplossing biedt voor het probleem waarvoor de verkenning is gestart. Daarom is juist in déze fase de doorrekening van de alternatieven belangrijk.

Voor het nemen van de (adaptieve) voorkeursbeslissing is het van belang om te weten hoe het verkeerssysteem zich in verschillende mogelijke toekomsten kan ontwikkelen. Doel is een besluit te nemen dat in zoveel mogelijk toekomstige situaties juist is: een robuust, toekomstvast besluit. In de modelberekeningen voor zeef 2 is het daarom van belang om *verschillende scenario's* in ogenschouw te nemen. Het berekenen van verkeerseffecten met het NRM vindt in deze fase dan ook plaats voor de WLO 2015 scenario's Hoog en Laag. Dit geeft inzicht in de bandbreedte waarbinnen de mogelijke verkeerseffecten (doelbereiking) van de alternatieven zich afspelen, met als doel inzicht te verschaffen in toekomstvaste dimensionering en ontwerp. Bij vervolgberekeningen (milieueffecten) zal veelal kunnen worden volstaan met de gegevens van één van beide scenario's als invulling van een "worst case scenario".

Houdt er rekening mee dat de verkeersgegevens ook input zijn voor veel effectstudies en de MKBA. Zorg dat de onderzoekers onderling afstemmen dat de juiste gegevens beschikbaar zijn, zodat ook de effectstudies het gewenste detailniveau inzichtelijk kunnen maken.

Lucht

Zeef 1

Het kader voor de effectidentificatie van luchtkwaliteit wordt gevormd door het NSL.

Let op: Niet alle projecten zijn onderdeel van het NSL.

Binnen het NSL wordt jaarlijks de luchtkwaliteit gemonitord. Deze monitor betreft zowel heden als toekomst. De gegevens over het voorbije monitoringsjaar zijn gebaseerd op waarnemingen, terwijl voor de toekomst gebruik wordt gemaakt van geactualiseerde toekomstprognose voor verkeer. De luchtkwaliteit in het monitoringsjaar en de toekomstige zichtjaren wordt inzichtelijk gemaakt met de 'monitoringstool'. In de toekomstige zichtjaren zijn alle bekende MIRT-projecten die voor het desbetreffende zichtjaar zijn gerealiseerd verwerkt naar de actuele stand van zaken. Zodoende is op het moment van een startende verkenning de nulsituatie goed bekend. Vast staat welke landelijke maatregelen zijn en worden genomen, en hoe de totale concentraties zich ontwikkelen. De NSL-viewer biedt kaartmateriaal waarop snel en eenvoudig kan worden beoordeeld of lucht-kwaliteitsproblemen waarschijnlijk zijn. Op basis van expert judgement kan vervolgens worden bepaald hoe de verschillende oplossingsrichtingen zich op het aspect lucht tot elkaar verhouden, en of er in het licht van het NSL knelpunten zijn te verwachten. Hierbij wordt door de experts bijv. gebruik gemaakt van kennis over de relatie tussen intensiteiten en emissies, of van vuistregels over de relatieve verschillen in concentratiebijdragen afhankelijk van omgevings- en wegkernmerken, zoals de hoogteligging van de weg. Voor maatregelen bevat het NSL kentallen.

Knelpunten zijn voor lucht in het algemeen niet aan de orde. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) legt de verplichting op om maatregelen (generiek of locatiespecifiek) te treffen. Slechts de combinatie van a) een gebied met zeer hoge concentraties in de nulsituatie, b) een projectoplossing dat geen locatiespecifieke maatregelen toelaat, en c) een blokkade voor het nemen of intensiveren van landelijke maatregelen, kan een onoverkomelijke belemmering zijn. Bij de analyse of deze situatie zich voordoet, dat wil zeggen of zich de mogelijkheid voordoet dat normoverschrijdingen onvermijdelijk zijn, dient rekening gehouden te worden met bandbreedtes. Door verschillende scenario's voor verkeer in de beschouwing te betrekken (triangulatie) kan worden vastgesteld of de gekozen oplossingsrichtingen robuust zijn. Expert

judgement en kentallen houden bovendien impliciet met bandbreedtes rekening. De ervaring leert dat het onderscheid tussen oplossingsrichtingen op het aspect lucht in het algemeen gering is.

Zeef 2
Voor het aspect lucht wordt in zeef 2 een beperkte doorrekening gedaan, die past bij het doel van deze fase. Dat wil zeggen dat de nadruk (nog steeds) moet liggen op de onderlinge vergelijking van de alternatieven. Toetsing aan de wettelijke normen is niet aan de orde, omdat lucht niet meer maatgevend is voor de keuze van het voorkeursalternatief. Het is voldoende om aannemelijk te maken dat het project kan voldoen aan de voorwaarden van het NSL. In enkele gevallen moet er wel getoetst worden aan grenswaarden.
Er zijn ook projecten die niet onder het NSL vallen. Dit zijn met name projecten in gebieden waar de achtergrondconcentraties laag zijn, zoals Noord-Nederland en Zeeland. Deze projecten zitten wel in de monitoringstool door middel van de verkeerscijfers.

Geluid
Zeef 1
Net als bij lucht is het gebruik van expert judgement en kentallen – voor de geluidsemissies afhankelijk van intensiteit en verhardingstype, voor de kosten afhankelijk van schermen of stil asfalt – in deze fase voldoende om de effecten inzichtelijk te maken. In deze vroege fase is de relevantie van geluid over het algemeen beperkt omdat er vrijwel altijd de mogelijkheid is om in de uitvoering maatregelen te treffen. Op grond van kentallen en expert judgement kan worden bepaald of dergelijke maatregelen al dan niet noodzakelijk of waarschijnlijk zijn, en welk budget er ongeveer mee gemoeid is. Voor bestaande wegen die worden verbreed kan gebruik worden gemaakt van de geluidbelastingkaarten die in het kader van de monitoring van de geluidsproductieplafonds vijfjaarlijks worden geproduceerd. Jaarlijks wordt er een verslag van de geluidbelasting gemaakt Hiermee is de bestaande geluidbelasting inzichtelijk; op basis van ervaringscijfers en expert judgement kan het relatieve effect van de verschillende onderzochte alternatieven worden beoordeeld.

Voor nieuwe doorsnijdingen kan op kaartmateriaal wel worden afgelezen of er problemen zijn te verwachten in verband met de nabijheid van bebouwing, in het bijzonder van gevoelige bestemmingen. Met kaarten van het PBL kan voor deze gevallen de bestaande geluidssituatie worden beoordeeld. Ook hier kan expert judgement in combinatie met algemene kentallen en ervaringscijfers over de relatie tussen verkeersintensiteiten, omgevingskenmerken en geluidbelastingen inzicht geven in de noodzakelijkheid van maatregelen.

Zeef 2
Ook voor het aspect geluid wordt in zeef 2 een beperkte doorrekening gedaan. Net als voor de andere aspecten is het doel van de berekening de onderlinge vergelijking van de alternatieven, en het aannemelijk maken dat aan de wettelijke normen zal kunnen worden voldaan, zonder een uitputtende wettelijke toets uit te voeren. Als de geluidsproductieplafonds wel worden overschreden, of als het een nieuwe doorsnijding betreft, is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Omdat mitigerende maatregelen voor geluid kosten met zich meebrengen, en om ruimtelijke inpassing vragen, is afstemming met de kostenramers en de onderzoekers van ruimtelijke kwaliteit noodzakelijk.

Natuur

Het is van belang onderscheid te maken tussen nieuwe doorsnijdingen (van natuur) en uitbreidingsprojecten van bestaande infrastructuur. Met name nieuwe doorsnijdingen van gevoelige gebieden kunnen een onoverkomelijke belemmering zijn, waardoor oplossingsrichtingen in deze vroege fase al kunnen afvallen. Dit vanwege het strikte (Europese) beschermingsregime. Als een dergelijke doorsnijdingsoplossing om politiek-bestuurlijke redenen toch wordt meegenomen, moet rekening gehouden worden met uitgebreider onderzoek naar effecten en mitigerende maatregelen in zeef 2 (de "passende beoordeling"). Uiteindelijk kan een dergelijke oplossing tot aanzienlijke kosten van mitigerende (en compenserende) maatregelen leiden, waarbij de kans blijft bestaan dat bij juridische toetsing van het (tracé)besluit alsnog blijkt dat deze oplossing niet mag.

Ook bij uitbreiding van bestaande infrastructuur langs of door natuurgebieden kan vernietiging, versnippering, verontreiniging en verstoring aan de orde zijn. De eerste twee hangen direct samen met ruimtebeslag, tracering en uitvoeringswijze en zijn doorgaans in zeef 1 eenvoudig te bepalen. Het betreft tevens ook de meest ingrijpende effecten. De effecten "verontreiniging (waaronder eutrofiëring en verzuring) en verstoring van natuurgebieden" door het gebruik van infrastructuur is veel moeilijker te bepalen en kent een veel groter uitstralingsgebied. Ook als de uitbreiding op afstand van een beschermt gebied langs gaat, kan er mogelijk effect optreden.

Mogelijke effecten op natuur worden bepaald aan de hand van de kenmerken van de projectalternatieven en hun ruimtelijke situering (in relatie tot de ligging en het beschermingsregime van natuurgebieden, en het vóórkomen van (leefgebieden van) beschermde soorten). Een knelpuntanalyse op basis van bestaand kaartmateriaal en monitoringgegevens (beschermde gebieden, habitattypen, actuele verspreidingskaarten) laat zien waar significante effecten (niet) uit te sluiten zijn. Effecten worden semi kwalitatief gewogen op basis van expert judgement.

Bij de keuze van oplossingsrichtingen (verschillende ruimtelijke tracés) moet in deze fase nagegaan worden of er vanwege de ligging van strikt beschermde gebieden bepaalde opties reeds op voorhand afvallen en wat globaal, op basis van expert judgement, de consequenties zijn van de verschillende oplossingsrichtingen. De definitie van significant in deze fase is nog een aandachtspunt. Voorkomen moet worden dat het "moeras van de detailzucht'' wordt ingegaan. Uiteindelijk dient slechts de vraag beantwoord te worden of een tracé volgens de geldende ontwerprichtlijnen haalbaar is, of dat sprake zal zijn van verregaande inpassingsmaatregelen en/of risico's van de verschillende tracéopties. Alleen als een structuurvisie met passende beoordeling wordt opgesteld kan er meer onderzoek nodig zijn.

Bij benuttingsoplossingen dient nagegaan te worden of sprake is van capaciteitsuitbreiding ín Natura 2000-gebied of – wat vrijwel altijd het geval zal zijn - dat deze buiten de gebiedsgrenzen van het natuurgebied plaats kan vinden. Wees er scherp op dat ook dan mogelijk effecten op het Natura 2000-gebied optreden.

Verkeersveiligheid

Zeef 1

Doorgaans zal in zeef 1 geen beoordeling en selectie plaats vinden van alternatieven op basis van verkeersveiligheid. In de analytische fase worden dan ook niet gerekend, maar de effecten worden kwalitatief bepaald. De verwachting is dat onoverkomelijke belemmeringen voor het thema verkeersveiligheid zich zelden zullen voor doen. Het belangrijkste aandachtspunt is dat er voldoende

ruimte is voor het kunnen realiseren van verkeerskundig veilig ontwerp (ruimte voor boogstralen, afslagen).

Zeef 2
De vergelijking van de alternatieven vindt plaats op basis van verschillen in verkeersintensiteiten en capaciteit van de weg (aantal rijstroken). Voor elk alternatief wordt op basis van beschikbare informatie over ongevalsgegevens, kentallen en expert judgement een prognose bepaald van het aantal ernstige ongevallen en slachtoffers voor het planjaar. Indien wenselijk kan een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd om de marges binnen de berekeningen in beeld te brengen.

Per alternatief wordt ook het wegontwerp beoordeeld. Het doel is de mogelijke 'addertjes onder het gras' in de ontwerpen te signaleren. De focus ligt bij de belangrijke elementen voor verkeersveiligheid, zoals de aanwezigheid van vluchtstroken, de verhouding tussen dwars-, lengte- en hoogteprofiel, knooppunten en aansluitingen, bruggen en overige kunstwerken, en I/C verhouding congestie. Hiermee wordt voorkomen dat ontwerpelementen met een negatieve invloed op verkeersveiligheid in de planuitwerking onomkeerbaar zijn. Overigens zijn de technische verkeersveiligheidssystemen een belangrijke kostendrijver en een aandachtspunt bij de alternatievenafweging.

Externe veiligheid
Zeef 1
In het bijzonder gaat het om het in beeld brengen van onoverkomelijke belemmeringen. Voor het thema externe veiligheid zijn dat voornamelijk te hoge kosten. De identificatie is gebaseerd op de risicoplafonds van het basisnet, vuistregels en expertjudgement. Wel kan het bij nieuwe wegen (die nog niet in basisnet zijn opgenomen) nodig zijn een indicatieve berekening uit te laten voeren. Het doel is een kwalitatieve vergelijking van de oplossingen en het in beeld brengen van onoverkomelijke belemmeringen.

Voor het plaatsgebonden risico wordt bepaald of het onaanvaardbaar hoog is (nieuwe wegen) of het PR-plafond verschuift (bestaande wegen) en of daardoor sanering van kwetsbare objecten zeer hoge kosten met zich meebrengt. Neem hiervoor contact op met een specialist van externe veiligheid.

Voor bestaande wegen wordt het groepsrisico beoordeeld o.b.v. het GR-plafond (bij afwezigheid daarvan o.b.v. het PR-plafond). Voor nieuwe wegen en indien de wegaanpassing voldoet aan artikel 7 lid 1 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten is het nodig om het groepsrisico te bepalen wanneer de hoogte van (de toename van) het groepsrisico voldoet aan artikel 7 lid 2 van de Beleidsregels EV- beoordeling tracébesluiten. Neem hiervoor contact op met een specialist van externe veiligheid. Vervolgens wordt ingeschat of maatregelen (b.v. met betrekking tot hulpverlening en zelfredzaamheid) zeer hoge kosten met zich meebrengen.

Voorbeeld
Voorbeelden van onoverkomelijke belemmeringen voor externe veiligheid zijn:
- De aanleg en keuze van de tunnelcategorie leidt tot een zeer lange omleidingsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. (Zeker als daarbij ook sprake is van een overschrijding van de risicoplafonds en/of hoge kosten voor sanering of maatregelen).
- De verschuiving van het PR-plafond (bestaande wegen) of de overschrijding van

het plaatsgebonden risico (nieuwe wegen) leidt tot hoge kosten voor sanering van kwetsbare objecten.
- O.b.v. een aanvullende beoordeling van het groepsrisico moeten hoge kosten worden gemaakt voor maatregelen m.b.t. tot bijv. de bereikbaarheid voor hulpdiensten en zelfredzaamheid.

Zeef 2

Er kan hier een kwantitatieve vergelijking van de alternatieven op hoofdlijnen worden toegepast. Toetsing aan wettelijke grenswaarden is niet aan de orde. Nadruk ligt op het onderling vergelijken van alternatieven en de autonome situatie en het gaat er om aannemelijk te maken dat het te selecteren voorkeursalternatief voldoet aan de wettelijke kaders. Uitgangspunt is dat geen normopvulling van het risicoplafond plaatsvindt.

Voor het plaatsgebonden risico wordt de ligging van het PR-plafond bepaald (nieuwe wegen) of de wegaanpassing getoetst aan de afstanden van het PR-plafond. Wanneer sprake is van een verschuiving van de referentiepunten van een weg zal het aantal (beperkt) kwetsbare objecten dat in/uit de het PR-risicoplafond schuift inzichtelijk moeten worden gemaakt. Raadpleeg hiervoor een specialist externe veiligheid.

Voor bestaande wegen wordt het groepsrisico beoordeeld o.b.v. het GR-plafond (bij afwezigheid daarvan o.b.v. het PR-plafond). Voor nieuwe wegen en indien de wegaanpassing voldoet aan artikel 7 lid 1 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten is het nodig om het groepsrisico te bepalen wanneer de hoogte van (de toename van) het groepsrisico voldoet aan artikel 7 lid 2 van de Beleidsregels EV- beoordeling tracébesluiten. In dat geval dient het groepsrisico verantwoord te worden. Raadpleeg hiervoor een specialist externe veiligheid.

Voor nieuwe wegen kan bepaald te worden of er sprake kan zijn van een plasbrandaandachtsgebied (PAG) als er veel vloeibare brandstoffen worden getransporteerd. Het kan zinvol zijn de gevolgen hiervan in beeld te brengen. Het ministerie zorgt voor opname in het PAG als dit aan de orde is.
Bij wegaanpassingen moet beoordeeld te worden of de ligging van het PAG wordt beïnvloed. Wanneer sprake is van een verschuiving van de referentiepunten van de weg en/óf een verbreding van de weg kunnen bestaande en geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten in en uit de PAG schuiven.

Voorbeeld

Voorbeelden van onderscheid tussen alternatieven:
- Daar waar nieuwe kwetsbare objecten in het PR-plafond komen te liggen is sprake van sanering zoals beschreven in de Beleidslijn verwerven van woningen langs basisnet routes. De varianten die geen sanering tot gevolg hebben, hebben vanuit EV standpunt altijd de voorkeur en moeten tot een positievere score leiden dan varianten waarbij wel sanering nodig is.
- In de verkenning is het nog niet nodig een GR verantwoording uit te werken, maar het verdient wel de voorkeur om te onderzoeken of een GR verantwoording nodig is. Bij de beoordeling van de alternatieven kan hiermee een nader onderscheid gemaakt worden in de kansrijke alternatieven, waarbij de alternatieven waarvoor

géén GR verantwoording nodig is een hogere score kunnen krijgen.
- Bij wegaanpassingen langs dichtbebouwde gebieden verdient het aanbeveling om naar het PAG te kijken. Het bevoegd gezag ter plaatse zal immers een voorkeur hebben voor die wegaanpassing waarbij zo min mogelijk objecten in de PAG liggen, zodat hiermee mogelijk een nader onderscheid gemaakt kan worden in de kansrijke alternatieven.

Tunnelveiligheid

Zeef 1

In deze fase wordt niet gerekend, maar op basis van expert judgement, bekeken of het realiseren van een veilige tunnel mogelijk is. In het bijzonder gaat het om het in beeld brengen van onoverkomelijke belemmeringen. Voor tunnels kunnen de beschikbare ruimte en kosten een onoverkomelijke belemmering zijn.

Checklist: planologische haalbaarheid

De beoordeling van de planologische haalbaarheid is gebaseerd op het criterium dat er voldoende ruimte moet zijn voor (en afstand tot):
- Een veilig wegontwerp in en nabij de tunnel;
- De tunnelconstructie, rekening houdend met de in de tunnel aan te brengen veiligheidsvoorzieningen en de bouwmethode om de tunnel te realiseren;
- Veiligheidsvoorzieningen die buiten de tunnel moeten worden aangebracht, in het kader van preventie, mitigatie, zelfredzaamheid en hulpverlening.

De beoordeling van de budgettaire haalbaarheid is gebaseerd op een kosteninschatting met behulp van kentallen. De tunneltechnische veiligheidsinstallaties bedragen circa 20% van de totale kosten van de tunnel. Daarnaast kan een marktverkenning meer duidelijkheid geven of een tunnel een realistisch oplossing is.

Zeef 2

De alternatieven worden kwalitatief vergeleken. Bij die beoordeling wordt specifiek en meer in detail gekeken of voldaan wordt aan de wettelijke veiligheidsnorm. In het geval hieraan wordt getwijfeld, kan een oriënterende berekening worden uitgevoerd.
Daarnaast worden de benodigde veiligheidsvoorzieningen per alternatief vergeleken, alsmede de daarbij behorende life cycle kosten. De benodigde voorzieningen zijn afhankelijk van de lengte van de tunnel en, daarmee samenhangend, of het een bediende of onbediende tunnel betreft. Het onderscheid wel of niet bediend vindt duidelijk zijn weerslag in de aanleg- en exploitatiekosten.

Duurzaamheid

In de analytische fase worden breed oplossingsrichtingen gegenereerd. De Zevensprong van Verdaas is een handig hulpmiddel om een brede afweging te maken in het ontwerpproces en naast de 'standaard' oplossingsrichtingen meer duurzame mogelijkheden te beschouwen. Daarnaast moet gebruikt worden gemaakt van de omgevingswijzer en het ambitieweb.

Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend HWS

Waterveiligheid - waterstandsverlaging en hoogwaterbescherming

Zeef 1

In de eerste fase van de verkenning is vooral behoefte aan kennis over het betreffende watersysteem en de effectiviteit van mogelijke maatregelen. Welke maatregelen dragen bij aan het oplossen van het probleem en welke niet? Centraal staat het 'gevoel krijgen voor'. Deze kennis leidt tot inzicht in de huidige situatie, het probleem en het soort maatregelen dat tot een oplossing kan leiden. Als veiligheid het hoofddoel is van het project, is het verstandig om eerst vanuit veiligheid de oplossingsruimte te begrenzen, voordat er naar andere thema's wordt gekeken.

Bij de start van het project wordt in overleg met het Bevoegd Gezag een keuze gemaakt welk instrumentarium wordt ingezet en wanneer. Gelijktijdig met de keuze van het instrumentarium worden ook afspraken gemaakt over het basisjaar/huidige situatie, de referentiesituatie en tijd- en ruimteschalen (zichtjaren, studiegebied, onderzoeksgebied). Hierbij wordt rekening gehouden met de hydraulische randvoorwaarden die op dat moment vigerend zijn en het instrumentarium waarmee die zijn vastgesteld. In de verkenningsfase (Zeef 1) wordt gewerkt met expert judgement of met een vereenvoudigde toepassing van geavanceerde modellen.

In de eerste fase worden de eisen aan waterkeringen en andere objecten geïnventariseerd. Daarom dient zo vroeg mogelijk in het proces contact te worden gelegd met de beheerder (vaak een waterschap of Rijkswaterstaat) om de eisen en beperkingen ten aanzien van waterveiligheid in beeld te krijgen. Hierbij moeten ook de kleinere regionale keringen in het projectgebied worden meegenomen. Het op tijd betrekken van de beheerder kan tijdwinst opleveren in latere (bestuurlijke) besluitvormingsfasen.
Voor het thema waterverdeling en morfologie is het goed om in te schatten of er onoverkomelijke belemmeringen ontstaan die niet in het ontwerp zijn op te lossen. In de meeste gevallen zijn

Thema	Aspect	Detailniveau (hoe neem je het mee)
Veiligheid	Waterstandsverlaging	Conform Rivierkundig beoordelingskader. Dit bevat alle gegevens om rivierkundige effecten van maatregelen te beoordelen.
	Hoogwaterbescherming	Maatgevende hoogwaterstanden dienen conform art 2.2. en Bijlage 2 uit de Waterwet en de hydraulische randvoorwaarden gekeerd te worden.
Voldoende water	Waterverdeling; aan- en afvoer en berging	Het peilbesluit van de beheerder (waterschap of Rijkswaterstaat) bevat de peilen die per periode gehandhaafd dienen te worden.
	Morfologie	Conform Rivierkundig beoordelingskader. Dit bevat alle gegevens om rivierkundige effecten van maatregelen te beoordelen. Waar is sprake van erosie en aanzanding en in welke mate.

aanpassingen binnen het ontwerp voldoende voor een goede waterverdeling en morfologie.

Zeef 2
Het is van groot belang dat het voorkeursalternatief (uitkomst zeef 2) daadwerkelijk een oplossing biedt voor het probleem en dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Daarom worden van de kansrijke alternatieven de effecten bepaald middels modelberekeningen. De mate van detailniveau van het model bepaalt of er al rekening gehouden kan worden met andere projecten in het

hoofdwatersysteem, klimaatscenario's en bijbehorende effecten. Daarmee wordt ook de robuustheid van de alternatieven duidelijk.

Schoon water

Zeef 1

Voorafgaand aan de verkenningsfase heeft er bij KRW-maatregelen vaak al een selectie plaatsgevonden van de meest kansrijke locaties voor de uitvoering van de maatregelen op basis van de beschikbaarheid van gronden (bijvoorbeeld gronden die reeds in bezit zijn van Rijkswaterstaat). Dit betekent dat er in het ontwerp voor een deel al rekening is gehouden met natuurwaarden.

In dit stadium moet om de ecologische waterkwaliteit te beoordelen Deel 1 van het Toetsingskader waterkwaliteit worden gebruikt. Belangrijke vragen hierbij zijn of de ingreep plaatsvindt binnen de begrenzing van het waterlichaam en of er uitstralende effecten zijn tot in het waterlichaam. En staat de ingreep op de lijst met ingrepen die in principe altijd toegestaan zijn of heeft de ingreep enkel positieve effecten op de ecologische kwaliteit?

Daarnaast kunnen maatregelen in bepaalde gevallen ook dusdanig ingrijpend zijn dat de veranderde omstandigheden aanleiding geven tot een andere typologische indeling van het oppervlaktewater. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een ingrijpende verandering van de saliniteit en bij de aanleg van een grootschalige waterkering of inlaatvoorziening. In dergelijke gevallen moeten de gevolgen voor de typologie worden bepaald door middel van expert judgement. Betrek als dit mogelijk aan de orde is ecologen en juristen met goede kennis van de KRW.
In deze fase moet ook duidelijk worden of er aanvullende eisen zijn die voortvloeien uit in de KRW opgenomen beschermde gebieden voor de functies drinkwater,, schelpdierwater en natuur. Voor zwemwater vloeien de eisen voort uit BPRW.

Tip: Vooroverleg
In een vooroverleg kan het Bevoegd Gezag aangeven welke onderdelen zij belangrijk vindt bij het doorlopen van de benodigde procedures. Regelmatig overleg voorziet het Bevoegd Gezag van informatie over gemaakte keuzes en de uitgevoerde onderzoeken. Dit kan bijdragen aan het vlot doorlopen van vergunning- of ontheffingsaanvragen.

Zeef 2

In zeef 2 verschuift de aandacht naar de biologische kenmerken. Effecten op de ecologische waterkwaliteit worden in zeef 2 ook kwalitatief geschat. Zie hiervoor Deel 2 van het Toetsingskader waterkwaliteit uit het BPRW. De effecten op de chemische waterkwaliteit dienen, in het geval sprake is van puntlozingen of ingrepen in de waterbodem die als een lozing te kwalificeren zijn, worden beoordeeld middels het Handboek Immissietoets.

Bodem

Let op: wettelijke basis
Zorg dat in een vroeg stadium duidelijk is of het projectgebied op basis van de Waterwet is gekwalificeerd als waterbodem (regelgeving van de Waterwet van toepassing) of als 'droger oevergebied' (regelgeving van de Wet bodembescherming van toepassing). In het eerste geval moet het bodemmonster getoets worden als waterbodem, in het tweede geval als landbodem. Bovendien is onder 'Waterkwaliteit' valt of onder 'Drogere oevergebieden'. In het eerste geval is Rijkswaterstaat het Bevoegd Gezag als het gaat om waterbodem en het van toepassing zijn van de

Waterwet en kan verontreinigde grond mogelijk worden afgevoerd naar een Rijksdepot. In het tweede geval ('droger oevergebied') is de gemeente Bevoegd Gezag en moet dezelfde grond worden afgevoerd naar een erkend verwerker met hogere kosten als gevolg. Ook is op dat moment bekend of de bodemmonster getoetst moeten worden als landbodem of als waterbodem.

Uitvoeringsaspecten, gebruiksfuncties en overige effecten

Dit onderdeel gaat over de aspecten die tijdens de uitvoering plaats vinden, tijdens het gebruik plaatsvinden en alle effecten die niet onder de standaard onderzoeksthema's vallen.
Onder *uitvoeringsaspecten* worden aspecten verstaan die spelen tijdens de aanlegfase. Om deze effecten in te schatten zijn de uitvoeringsplannen en -methode relevant. Thema's waarop effect verwacht kan worden zijn o.a.:

- Natuur
- Verkeer
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Trillingen

De *gebruiksfuncties* kunnen betrekking hebben op scheepvaart, wonen, recreatie, landbouw etc. De functies kunnen onderdeel zijn van het projectdoel. In dat geval moet aangetoond worden dat de doelen worden behaald. Hoewel gebruiksfuncties geen milieueffecten zijn, kan er voor worden gekozen effecten op deze gebruiksfuncties te beschrijven in het MER. Wanneer de gebruiksfuncties onderdeel zijn van de vergunningaanvraag moet worden aangetoond dat er geen onaanvaardbare verslechtering van de functies ontstaat door het plan. Gebruiksfuncties kunnen ook een belangrijke rol spelen vanwege het creëren van draagvlak. In dat geval kunnen gebruiksfuncties verdwijnen, maar zullen mitigerende of compenserende maatregelen getroffen moeten worden om draagvlak in de omgeving te behouden/verkrijgen.

Scheepvaart

Bij het aspect scheepvaart gaat het met name om de invloed van het project op de ruimtelijke indeling van de waterweg (vaardiepte, breedte vaarwegprofiel, hinderlijke stromingen, gebruik van nevengeulen et cetera) en daarmee op de veiligheid van zowel recreatievaartuigen als beroepsvaart. Om het effect op scheepvaart te kunnen beschrijven is inzicht nodig in de hydraulische en morfologische effecten van de ingreep ter plaatse van de vaarweg of vaargeul. Daarnaast is informatie nodig over onder andere scheepvaartbelangen, de huidige situatie (aantal schepen met en zonder gevaarlijke stoffen en recreatievaart), de autonome groei c.q. prognose scheepvaart (beroeps- en recreatievaart), onderhoudsmaatregelen (onder andere baggeren) en de benodigde breedte en diepte voor maatgevende schepen.

Effecten op scheepvaart worden vaak beschreven aan de hand van de volgende aspecten:

- Morfologische aspecten: morfologische veranderingen kunnen van invloed zijn op de scheepvaart wanneer er sprake is van (versnelde) aanzanding van de vaargeul of juist als er sprake is van erosie van delen van het rivierbed. Morfologische aspecten met betrekking tot scheepvaart worden bepaald om aan te tonen dat er geen toename is voor de baggerinspanning of dat er wel een toename voor de baggerinspanning is maar dat deze binnen acceptabele grenzen valt. Normen worden gesteld door de vaarwegbeheerder (meestal Rijkswaterstaat).

- Dwarsstromen: hinder of schade aan de scheepvaartfunctie kan optreden als gevolg van veranderingen in het stroombeeld. Dwarsstromen zijn van invloed op de veiligheid van en de mogelijkheid tot scheepvaart op de rivier. De effectbeoordeling gaat in op de verandering van dwarsstromen. Rijkswaterstaat stelt als vaarwegbeheerder hiervoor duidelijke normen (Richtlijnen Vaarwegen 2011; Rivierkundig beoordelingskader 4.0).
- Vlotheid en veiligheid: hierbij moet vlotheid ruim worden gezien; het gaat om de transportcapaciteit. Dat betekent dat niet alleen de vaarsnelheid van belang is, maar ook de toe te laten scheepsafmetingen (lengte x breedte) en zeker ook de toe te laten diepgang. Voor vlotheid wordt ook vaak gekeken naar wachttijden bij sluizen. Ook andere kunstwerken (bijvoorbeeld stuwen) kunnen invloed hebben op vlotheid en veiligheid. Bij veiligheid kijkt men of de resultaten uit het hydraulisch en morfologisch onderzoek ook echt tot onveilige situaties voor de scheepvaart leiden.
- Zichtlijnen: specifiek voor het rivierengebied zijn in de Werkwijzer voor Beoordelen Rivieringrepen (RWS-DON, 2008) de beoordelingscriteria uitgewerkt voor het toetsen van zichtlijnen (onder andere gevolgen voor radarzicht van walposten en scheepvaart en vrij zicht scheepvaart bij in- en uitvaartpunten). Voor kanalen zijn criteria opgenomen in de richtlijnen vaarwegen 2011.

Wonen

Voor het aspect wonen worden de effecten van de ingreep op de bewoners en hun woningen in het studiegebied onderzocht. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in de beïnvloeding die het aanlegproject op het wonen heeft (zowel wat betreft de omgevingskwaliteit als wat betreft de veiligheid) en de toename van hinder. Dit aspect is alleen van belang als er ook daadwerkelijk mensen wonen in het projectgebied.

Mogelijke neveneffecten van natte aanlegprojecten voor het aspect wonen (verandering van de woonkwaliteit en woonveiligheid) zijn:

- Aantal woningen dat verwijderd moet worden, dan wel nieuw terugkomt.
- De verwachte wateroverlast: de wateroverlast kan betrekking hebben op de directe woonomgeving (tuin, schuur, toegangsroute) en/of op de woning zelf.
- De belevingskwaliteit van de woonomgeving: het beoordelen van de belevingskwaliteit van de woonomgeving is een subjectieve beoordeling. Hierbij kan een belevingswaardenonderzoek worden uitgevoerd.
- Toename in recreatie: een toenemend aantal recreanten kan zorgen voor meer overlast door verstoring, voor meer geluidshinder en voor een toenemende onveiligheid door toenemend recreatief verkeer. Ook kan het leiden tot een toenemende geluidshinder door recreatief verkeer op het water (motorboten).
- Verandering in de externe veiligheid.
- Verleggen van ontsluiting van woonwijken met effecten op bereikbaarheid, geluidbelasting, en luchtkwaliteit.

Of bovenstaande aspecten onderzocht moeten worden is afhankelijk van de projectdoelen, afspraken met eventuele partners en de milieueffectrapportage. Let op dubbeltelling met andere thema's. Het is niet nodig het aspect wonen op te nemen, als de informatie al bij andere thema's is beoordeeld.

Recreatie

Dit aspect is van belang als het onderdeel is van de projectdoelen of ambitie van de initiatiefnemer, financier of samenwerkende partij. De ambities voor recreatie in een bepaald gebied staan vaak toegelicht in provinciale structuurvisies.

Voor het aspect recreatie kan onderscheid worden gemaakt in de beïnvloeding van de intensieve recreatieve voorzieningen en gebruiksmogelijkheden en van de extensieve recreatieve voorzieningen en gebruiksmogelijkheden. Intensieve recreatie bestaat uit sterk geconcentreerde activiteiten (zoals een museum of attractiepark), al dan niet gecombineerd met een permanente verandering van de omgeving door toevoeging van niet-natuurlijke voorzieningen (bijvoorbeeld hotels). Ook activiteiten met een hoge mate van rust- en/of uitzichtverstoring (bijvoorbeeld motorboten) behoren tot de intensieve recreatie.

Extensieve recreatie bestaat uit activiteiten met een beperkte mate van rust- en/of uitzichtverstoring en waarvoor slechts in beperkte mate niet-natuurlijke en permanente veranderingen aan de omgeving worden aangebracht (bijvoorbeeld wandelen, vissen, mobiele of demontabele verblijfsvoorzieningen). Binnen de criteria intensieve en extensieve recreatie wordt onderscheid gemaakt in droge en natte recreatie.

Het onderdeel recreatie kan beoordeeld worden aan de hand van de volgende criteria:

- Potentie voor intensieve, droge recreatie;
- Potentie voor intensieve, natte recreatie;
- Potentie voor extensieve, droge recreatie;
- Potentie voor extensieve, natte recreatie;
- Toename recreatieve toekomstmogelijkheden van het landschap en het gebied.

Benadrukt wordt dat het hier alleen gaat om de gevolgen voor de recreatieve gebruiksmogelijkheden in het plangebied zelf. De mogelijk negatieve gevolgen van recreatie voor andere aspecten, zoals overlast in woonomgeving en voor de natuur, zijn hier niet meegenomen (zie hiervoor het betreffende thema).

Landbouw

Het landbouwbeleid in een gebied staat vaak beschreven in provinciale structuurvisies of gebiedsplannen. Voor het aspect landbouw kunnen de volgende criteria worden gebruikt:

- Oppervlakte landbouwgrond en de gebruiksmogelijkheden daarvan (vaak gemeten in aantal landbouwbedrijven). Vaak is er sprake van verlies aan landbouwgrond en het deels veranderen van agrarische gebruiksmogelijkheden van landbouwgronden.
- Ruimtelijke structuur van de landbouw (verkaveling): de ingreep kan effect hebben op de (kavel)vorm en de mogelijkheden voor schaalvergroting op de resterende landbouwgrond.
- Mogelijkheden voor verbrede landbouw. Met verbreding wordt bedoeld het combineren van landbouw met agrarisch natuurbeheer, het beheer van natuurgebieden in combinatie met recreatie (bijvoorbeeld logies, horeca, huisverkoop en kanoverhuur).
- Landbouwschade en opbrengstderving. Het gaat hierbij om schade die kan ontstaan door extra vernatting of verdroging als gevolg van ingrepen in het gebied. Ook gaat het om de mogelijke invloed van de kwaliteit van het inundatiewater op voedselveiligheid en diergezondheid en om mogelijke effecten van veranderingen in wilde dierpopulaties (bijvoorbeeld ganzen) op de landbouw.

Overige gebruiksfuncties

Afhankelijk van het soort project, het gebied en het doel kunnen er *specifieke effecten* optreden. Het is belangrijk deze in een vroeg stadium te identificeren voor de milieueffectrapportage of bestuurlijke afspraken. Denk hierbij aan sociale veiligheid, kwetsbaarheid voor rampen of effecten op landbouw door verdroging.

Reikwijdte en detailniveau, extra toelichtend voor HVWN
Let bij aanpassingen aan het hoofdvaarwegennet goed op welk model wordt gebruikt. Er kunnen verschillende modellen (SIVAK, BIVAS, etc.) worden gebruikt, afhankelijk van het gekozen doel. Stem het gebruik van het model tijdig af op het doel van de studie.

Referentiesituatie, toelichtend bij 7
De referentiesituatie is de situatie waarmee in een effectonderzoek de effecten worden vergeleken. In de MKBA is het nul-alternatief de meest waarschijnlijk te achten ontwikkeling die zal plaatsvinden in geval het te beoordelen project niet wordt uitgevoerd.

Let op: verschillende eisen aan referentiesituaties
Voor het MER, de MKBA en de passende beoordeling worden verschillende eisen aan de referentiesituatie gesteld.

De referentiesituatie voor de milieuonderzoeken is de situatie die zal ontstaan indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Dit is in overeenstemming met de eisen van de Wet milieubeheer, maar ook als geen MER wordt opgesteld is dit gebruikelijk voor de effectonderzoeken. Dit wordt ook wel de autonome ontwikkeling genoemd, of aangeduid met nulalternatief. Daarbij wordt over het algemeen het jaar van beoogde openstelling van het project als referentiejaar gebruikt. Ook worden voor enkele milieuaspecten in de planuitwerkingsfase, zoals bij lucht en geluid, vanuit wet- en regelgeving specifieke eisen gesteld aan de door te rekenen (referentie)jaren. Overleg met de betrokken specialisten of het zinvol is hier in de verkenning al rekening mee te houden.

Als autonome ontwikkelingen worden meegenomen de ontwikkelingen waarover al een bestuurlijk besluit is genomen en waarvan aannemelijk is dat deze gevolgen zullen hebben voor het plan- en studiegebied. Voor sommige thema's (bv. geluid, natuur, grondwaterhuishouding) is het van belang ook te kijken naar besluiten buiten het studiegebied met gevolgen voor het studiegebied. Als er een MER wordt opgesteld, moet worden aangegeven of de referentiesituatie een volwaardig alternatief is. Indien dit het geval is, verplicht de Wet milieubeheer het nulalternatief als een volwaardig alternatief te beschrijven. Indien het nulalternatief naar de mening van de initiatiefnemer geen alternatief is, bijvoorbeeld op basis van doelbereik, dient dit beargumenteerd te worden.

Zie voor de referentiesituatie voor de passende beoordeling de handreikingen Natuur.

Tip: Scenario's autonome ontwikkeling
Het kan soms voorkomen dat sprake is van onzekerheid over de autonome ontwikkeling in een projectgebied. In dat geval kan worden gewerkt met scenario's. Scenario's kunnen worden ingezet als hulpmiddel bij het voorstellen en inbeelden van verschillende toekomstmogelijkheden. Bij het gebruik van scenario's is het raadzaam het aantal te beperken tot de uitersten (bijvoorbeeld worst case en best case) en deze vervolgens zodanig uit te werken dat de maatgevende effecten ervan kunnen worden aangegeven.
In de voorkeursbeslissing kan dan worden opgenomen met welke scenario's in de planuitwerking wordt gewerkt.

7.5 Conditionering

Toelichtend (technisch manager en omgevingsmanager)

Met conditionering wordt de huidige situatie, 'de condities', in beeld gebracht. De conditionerende onderzoeken zijn alle onderzoeken die noodzakelijk zijn voor het aanvragen van een vergunning. De thema's kunnen overeenkomstig zijn met de thema's die onderzocht worden voor het ontwerp, de effecten en de techniek. Veelal gaat het om onderzoeken voor bodem (archeologie, NGE, kabels en leidingen). Het is verstandig vroeg te beginnen met het in beeld brengen van 'de condities' (mits de afbakening van het onderzoek dit toelaat). Dit kan later in het project 'verrassingen' voorkomen.

7.6 Publieksparticipatie en communicatie

Verplichtend

1. Opstellen participatieplan, dit kan een onderdeel zijn van het plan van aanpak.

Toelichtend

Participatieplan, toelichtend bij 1

Vanuit het Rijk wordt veel waarde gehecht aan maatschappelijke participatie bij MIRT-projecten. Met participatie wordt bedoeld: de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het planproces. De maatschappij kan hierbij ideeën aandragen. De MIRT-spelregels verplichten tijdens de verkenning steeds te communiceren met relevante omgevingspartijen en burgers. Als de verkenning wordt opgesteld met een structuurvisie wordt vanuit de Tracéwet (art. 4) of Bro (art. 2.1.1) vereist dat wordt aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken. Als de verkenning uiteindelijk leidt tot een Tracébesluit, moet in het Tracébesluit worden opgenomen hoe met participatie in de verkenning is omgegaan (Tracéwet (art. 10).

Let op: Noodzakelijk voor succesvolle participatie:

- Ondersteuning van het idee door bestuurders
- Goede regie op het proces door ambtenaren
- Open staan voor inbreng vanuit de maatschappij

Het participatieplan beschrijft hoe de meedenkkracht van het publiek en andere stakeholders wordt aangeboord en ingezet. Kijk bij het opstellen van het participatieplan naar het integrale proces. Bij de startbeslissing is al een participatieplan opgesteld, dit wordt voor de verkenning verder uitgewerkt. Betrek bij het opstellen van het participatieplan ook de Directie Participatie.

Als de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing is, wordt vanuit m.e.r.-regelgeving ook eisen gesteld aan transparantie, informatievoorziening en participatie in deze fase. Stem daarom het participatieplan ook af op de eisen vanuit de m.e.r.-procedure.

In het participatieplan worden de volgende stappen beschreven en uitgewerkt:

1. Gedurende het gehele planproces worden bijdragen vanuit de maatschappij meegenomen;
2. Maatschappelijke initiatieven zijn gelijkwaardig aan overheidsinitiatieven;
3. Participatie is transparant

Tip: Voordelen van participatie

- Toevoeging van lokale kennis en informatie
- Meer inzicht in de belangen en standpunten van de omgeving

- Meer draagvlak

Een participatieplan maakt helder wanneer welke partijen betrokken moeten worden. Stem het participatieplan af met het proces- en besluitvormingsplan, zodat de inbreng vanuit de participatie op een zinvolle manier benut kan worden in de besluitvorming. Publieksparticipatie is deelname van burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuurders (niet direct betrokken bij de verkenning) aan de voorbereiding van besluitvorming. Dit kan in de vorm van informeren, consulteren of toetsen. Het voortvarend realiseren van kwalitatief goede en maatschappelijk breed gedragen besluiten staat of valt met investeringen in participatie. Besluiten worden beter door de omgeving te laten meedenken en hun ideeën mee te nemen in keuzes van bestuurders. Participatie is een aanvulling op bestaande relaties tussen bestuurders, ambtenaren en de maatschappij.

Tip: Directie Participatie
De Directie Participatie adviseert en ondersteunt. In hun advies gaan zij uit van relevante bestuurlijke en procedurele kaders, van de beleidsruimte en het bestuurlijk en ambtelijk commitment voor de publieksparticipatie. Eerst wordt gezamenlijk een ambitie voor de participatie vastgesteld, waarna in een participatieplan de verschillende participatiemomenten worden uitgewerkt. Tijdens de verkenning kan de Directie Participatie in de gaten houden of de publieksparticipatie er steeds op de juiste en afgesproken manier in verweven blijft. Ze kunnen de uitvoering van het participatieplan ook praktisch te begeleiden. Bij de zienswijzenprocedure op de ontwerp-structuurvisie en het MER zorgen ze ervoor dat deze volgens de regels van de Algemene wet bestuursrecht verloopt.

Tip: (Digitale) participatie bij Plan van Aanpak
Het is mogelijk het plan van aanpak te bespreken met de omgeving. Door de omgeving al vroegtijdig mee te laten kijken, betrek je ze niet pas bij het bedenken van de oplossing maar ook bij het proces naar de oplossing toe. Ook kan het verhelderend zijn om de omgeving te vragen feedback te geven op het plan van aanpak.
Het is mogelijk het participatieplan ook digitaal beschikbaar te stellen. Op deze manier weet de omgeving wie, wanneer, waarover betrokken wordt en kan daarop reageren. Tevens kunnen geïnteresseerden zich melden. Bedenk vooraf wel hoeveel inspanning je vraagt van de omgeving. Betrek de omgeving bij het project, maar beperk de belasting voor hen. Probeer zoveel mogelijk momenten van participatie samen te voegen. Zorg daarom voor een goede afstemming met bv. de verplichtingen ten aanzien van participatie vanuit de m.e.r.-regelgeving.

Omgevingsmanagement als het project nog weinig concreet is
In alle fasen van het proces is participatie mogelijk, ook in de verkenningsfase. Voor de omgeving is het in deze fase nog lastig om aan te haken bij de plannen omdat deze het vaak nog een hoog abstractieniveau hebben . Wanneer de plannen nog weinig concreet zijn is het leveren van de juiste gebiedskennis en het uiten van de goede klantwensen moeilijk. Voor een goed omgevingsproces is het aan te raden de omgeving hierin goed te begeleiden.
Ieder proces kent een eigen mate van publieke inbreng. Bepaal aan de hand van de participatieladder (Handreiking stakeholdermanagement) welke invloed gegeven kan worden. Communiceer ook duidelijk naar de omgeving welke mate van participatie beoogd is en wanneer de participatiemomenten plaatsvinden (verwachtingenmanagement). Initiatieven uit de omgeving kunnen kansrijk zijn of juist niet haalbaar. Dit kan om diverse redenen: politiek, technisch, financieel. Het is belangrijk om hierover in dialoog te gaan met de omgeving, wat is wel haalbaar, wat is niet haalbaar en waarom? Vergeet dit niet vast te leggen voor latere fasen in het project. Bij grotere of

meer omstreden projecten kan het verstandig zijn dit te doen op een openbare plek, bijvoorbeeld een projectwebsite.

Tip: Stakeholdersanalyse
Aan de basis van het participatieplan ligt de stakeholderanalyse. Dit is een beschrijving van de verschillende belanghebbenden, hun belangen, de deelonderwerpen waar zij naar verwachting een belang hebben en hun invloed op het project. Voor een integrale gebiedsgerichte verkenning worden de belanghebbenden niet op individueel niveau beschreven, maar via belangengroeperingen. Bespreek de stakeholderanalyse ook met de omgeving. Dit kan helpen om de analyse aan te vullen en aan te scherpen. Hierdoor is de kans klein dat belangrijke groepen over het hoofd gezien worden.

Omgang met maatschappelijke initiatieven
Voor succesvolle participatie is het belangrijk de maatschappelijke initiatieven gelijkwaardig te behandelen. Dat betekent dat de initiatieven onderzocht worden. Dit kan gedaan worden door de projectgroep zelf, of door de initiatiefnemer zelf. In dat laatste geval kan er ondersteuning geboden worden in de vorm van geld, kennis of het netwerk. De initiatiefnemer blijft altijd verantwoordelijk. Indien de initiatiefnemer zich niet kan vinden in de beslissing het initiatief geheel of gedeeltelijk terzijde te schuiven, kan de initiatiefnemer de verantwoordelijke bestuurder vragen een onafhankelijke groep experts te laten adviseren over de haalbaarheid. Dit wordt bij voorkeur zoveel als mogelijk voorkomen omdat dit extra tijd kost. Liever wordt de initiatiefnemer meegenomen in de uitgangspunten en het onderzoek naar de haalbaarheid.

Vroegtijdig betrekken omgeving
Transparantie en communicatie zijn essentieel om de vroegtijdige inbreng van maatschappelijke initiatieven te stimuleren. Daarom is aan het begin van ieder project een startbeslissing openbaar. Hierin staat zowel de definiëring en de afbakening van het probleem, als het proces en de planning beschreven, inclusief de participatie die voorzien is.

7.7 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming

Verplichtend
In het bestuurlijk overleg aan het eind van de verkenning wordt positief of negatief besloten over een voorkeursbeslissing (MIRT 2). Voor deze bestuurlijke besluitvorming gaat een gedegen voorbereiding aan vooraf:

1. Zet het proces- en besluitvormingsplan op
2. Stel het plan op volgens de wettelijke eisen van de verkenning
3. Bereid de bestuurlijke afstemming over de reikwijdte en het detailniveau voor
4. Check of een MER of m.e.r.-beoordeling moet worden opgesteld:
    a. Wanneer besloten is om een verkenning met een structuurvisie op te stellen: check of een plan-MER moet worden opgesteld, of stel een vormvrije m.e.r.-beoordeling op.
    b. Wanneer besloten is om geen structuurvisie op te stellen, check of het besluit in de planuitwerkingsfase voorbereid wordt met een project-m.e.r. of dat een m.e.r.-beoordeling moet worden opgesteld, of stel een vormvrije m.e.r.-beoordeling op.
5. Geef kennis van:
    a. de startbeslissing voor verkenningen onder de Tracéwet
    b. het voornemen tot een plan-m.e.r. respectievelijk project-m.e.r., indien relevant
6. Maak zienswijzen op de kennisgeving mogelijk, indien een plan-m.e.r. of eerste fase m.e.r. aan de orde is

Toelichtend

Proces en besluitvormingsplan, toelichtend bij 1

Zie verkenning: startfase

Wettelijke eisen aan de voorbereiding van een verkenning, toelichting bij 2

Voor een plan dat voorkomt uit een wettelijke verplichting en dat kaderstellend is voor een m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, geldt altijd een plan-m.e.r.-plicht. Bij een structuurvisie die in het kader van een MIRT-project wordt opgesteld zal daarom altijd een plan-MER moeten worden opgesteld, of de structuurvisie nu voortkomt uit de Wro of uit de Tracéwet.

	Vormvrije verkenning	**Verkenning met structuurvisie en plan-m.e.r., onder de Wro of Tw**
Kennisgeving voornemen	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Kennisgeving verplicht, inclusief mogelijkheid tot zienswijzen en terinzagelegging van stukken (art. 7.9 Wm) Bij Rijksstructuurvisie niet onder de Tracéwet beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie aan de Tweede Kamer overleggen (art. 2.3 lid 4 Wro)
Onderzoeksopzet	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Raadplegen adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het plan- MER (art. 7.8 Wm)
Uitvoeren verkenning	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Opstellen structuurvisie en plan-MER. Het plan-MER moet voldoen aan de eisen uit art. 7.7 Wm Aangeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken (art. 2.1.1 Bro en art. 4 Tw).
Zienswijze ontwerp-structuurvisie	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Terinzagelegging van ontwerp structuurvisie en plan-MER. Mogelijkheid voor zienswijze voor een ieder m.b.t. ontwerp structuurvisie en plan-MER (art. 7.11 Wm).
Toetsing Commissie voor de m.e.r.	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Advies van Commissie voor de m.e.r. over het plan-MER. Hiervoor zelfde termijn als zienswijze (art. 7.12 Wm)*
Vastleggen VKA	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Verwerken zienswijzen en vaststellen structuurvisie
Vaststellen, Bekendmaking, In werking treden	geen verplichting vanuit wet- en regelgeving	Kennisgeving en toezending aan iedereen die zienswijze heeft ingediend (art. 7.15 Wm) Bij Rijksstructuurvisie niet onder de Tracéwet toezenden aan Eerste en Tweede Kamer (art. 2.3 Wro). Bij Rijksstructuurvisie onder de Tracéwet toezenden aan Tweede Kamer (art. 7 Tw)

* Optioneel als het project vermeld staat in bijlage II van de Crisis en Herstelwet

Reikwijdte en detailniveau, toelichtend bij 2

Het is niet verplicht om de producten in de startfase bestuurlijk vast te leggen. Wel wordt aangeraden om de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken bestuurlijk vast te laten stellen, bijvoorbeeld in het projectspecifieke bestuurlijk overleg. Hierdoor wordt bevorderd dat er een scherpe afbakening van de reikwijdte en het detailniveau plaatsvindt. Overweeg of dit handig is

aan het einde van de startfase, of aan het einde van de analytische fase, of na beide fasen. Daarnaast zijn de stukken uit de startfase onderdeel van de voorkeursbeslissing die aan het einde van de verkenningsfase wordt genomen.

Beoordelen m.e.r.-plicht , toelichtend bij 4a

Als een structuurvisie wordt opgesteld, kan het verplicht zijn deze voor te bereiden met een plan-m.e.r. Zie Infomil voor wanneer het verplicht is een m.e.r. op te stellen.

In de praktijk is niet altijd duidelijk of de voorgenomen activiteit m.e.r.- plichtig is, omdat soms de activiteit nog onvoldoende is gespecificeerd en de regelgeving verschillend kan worden geïnterpreteerd. Raadpleeg bij twijfel over een m.e.r.-plicht vooraf altijd eerst de juridische afdeling van uw eigen dienst of neem contact op met de Corporate Dienst of WVL.

Beoordelen m.e.r.-plicht, toelichtend bij 4b

Als er geen structuurvisie met plan-MER wordt opgesteld, dan is het nuttig om al vroeg in de verkenning te beoordelen of het besluit dat is voorzien in de planuitwerking moet worden voorbereid met een project-m.e.r. Zie voor een toelichting op de m.e.r.-beoordeling en vormvrije m.e.r.-beoordeling Infomil. Is dit het geval en bestaat de wens om al vroeg in de verkenning de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven te onderzoeken, dan is het verstandig om in de verkenning een eerste fase project-MER op te stellen. Betrek de CD-juristen als wordt overwogen geen eerste fase MER op te stellen.

Aandachtspunt: Scheiding van rollen bij project-m.e.r.
In een project- of gecombineerde plan- en project-m.e.r.-procedure moeten de rollen van initiatiefnemer en bevoegd gezag op ambtelijk niveau gescheiden zijn. De minister van IenM heeft hierover een handreiking voor overheden opgesteld. Het is van belang tijdig af te wegen op welke manier en voor (welk deel van) welke besluiten in deze scheiding van rollen voorzien wordt. Dit moet in een openbaar document worden vastgelegd.

In de praktijk is niet altijd duidelijk of de voorgenomen activiteit m.e.r.- plichtig is, omdat soms de activiteit nog onvoldoende is gespecificeerd en de regelgeving verschillend kan worden geïnterpreteerd. Raadpleeg bij twijfel over een m.e.r.-plicht vooraf altijd eerst de juridische afdeling van uw eigen dienst of neem contact op met de Corporate Dienst of WVL.

Kennisgeving, toelichtend bij 5

Het doel van de kennisgeving is het informeren van het publiek over de verkenning. Als vanuit de Tracéwet kennis gegeven moet worden van de startbeslissing, en een kennisgeving van de start van de m.e.r. verplicht is kunnen deze gecombineerd worden.
De kennisgeving laat het publiek kennismaken met de aanleiding van de verkenning, de nut en noodzaak, het tijdspad en de participatiemomenten. Door de procedure in grote lijnen weer te geven zien mensen wanneer inbreng is gewenst.

Checklist: Een publieksvriendelijke kennisgeving voldoet aan de volgende voorwaarden
1. Een heldere titel zonder juridische termen. Bij een hoog ambitieniveau voor participatie ligt vraagstelling in de titel voor de hand (Wat vindt u van ...?).
2. Een kaartje of beeld dat de titel ondersteunt.
3. Weinig tekst, liever één A4 dan een heel boekwerk.

4. De kennisgeving geeft antwoord op de volgende vragen:
   > Waarom dit project? Wat is het wettelijk kader?
   > Wat is er tot nu toe aan participatie gedaan en gaat er nog gebeuren?
   > Hoe kunt u reageren en waar vindt u meer informatie?
5. Gerichte vragen aan het publiek.
   > Waarop mag u reageren?
   > Welk alternatief verkiest u?

Kies het medium waarmee de kennisgeving wordt verspreid. De kennisgeving wordt in elk geval in de Staatscourant gepubliceerd in het geval van een m.e.r. Verder kan gedacht worden aan brede publicatie in huis-aan-huisbladen of landelijke dag- of nieuwsbladen (zie hier). Elektronische verspreiding is ook een mogelijkheid. Bij project-m.e.r. is elektronische kennisgeving in ieder geval verplicht, ook als de m.e.r. in deze fase vrijwillig plaatsvindt.

Let op: Participatie bij de Reikwijdte en het detailniveau
Uit onderzoek van de Directie Participatie blijkt dat zienswijzen vragen op de reikwijdte en het detailniveau niet goed werkt. De abstracte onderzoeksagenda en de gevolgen daarvan voor het project zijn slecht te begrijpen voor de omgeving. Een zienswijze vragen kan zelfs reactief werken en de verhoudingen verharden. Door de directie Participatie wordt geadviseerd om wanneer geen plan-m.e.r. nodig is, alleen een kennisgeving te doen op basis van Tracéwet en/of Wet milieubeheer met daarin een beschrijving van het voorgenomen proces tot aan het project-MER. De reikwijdte en het detailniveau wordt dan niet ter visie gelegd. Als in de verkenning wel een plan-m.e.r. moet worden opgesteld gelden vanuit m.e.r. regelgeving eisen aan de kennisgeving (zie ook hieronder).

Als de verkenning wordt uitgevoerd met een Rijksstructuurvisie onder de Wro, dan moet de beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie aan de Tweede Kamer worden overlegd (art 2.3 lid 4 Wro). Houd er in de planning rekening mee dat de Tweede Kamer tijd nodig heeft om de beschrijving te behandelen.

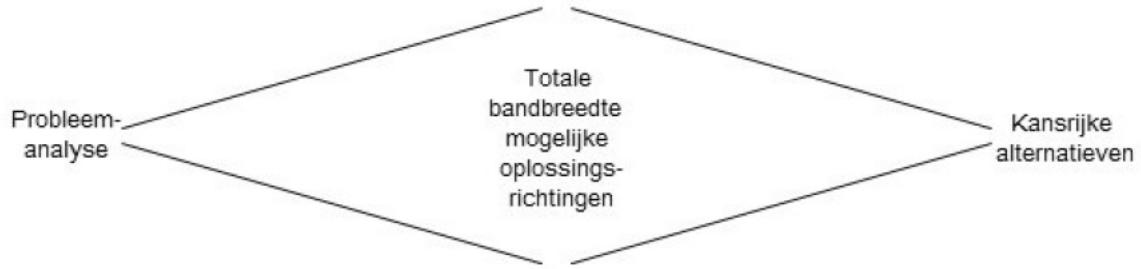
Zienswijzen op de kennisgeving, toelichtend bij 6

Het is verplicht om de gelegenheid te geven zienswijzen naar aanleiding van de kennisgeving in te dienen als een uitgebreide m.e.r.-procedure aan de orde is (art. 7.9 en 7.27 Wm). Een ieder kan online, schriftelijk en mondeling een zienswijze over de reikwijdte en het detailniveau van het MER naar voren brengen gedurende 6 weken van de kennisgeving.
Zorg ervoor dat na de zienswijzeperiode capaciteit is om de zienswijzen te beantwoorden en aan te geven hoe hiermee wordt omgegaan in een Nota van Antwoord. De Directie Participatie kan hierbij ondersteuning (expertise) bieden.

8 Analytische fase

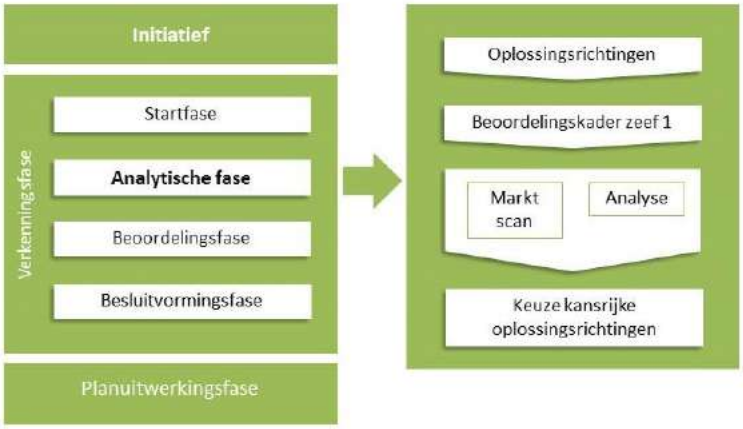
8.1 Toelichtend (alle IPM-rollen)

Nadat de verkenning uit de startblokken is en opgave en scope zijn vastgesteld, kunnen breed oplossingsrichtingen worden gegenereerd en kunnen deze kwalitatief worden beoordeeld op hun gevolgen. Deze fase heeft daarmee een meer *inhoudelijk-analytisch karakter* – vandaar de naam. Projectgroep, specialisten van de diverse betrokken overheden en stakeholders verkennen de opgave, ontwikkelen oplossingsrichtingen en beoordelen deze waarbij participatie van maatschappelijke partijen en publiek plaatsvindt en afstemming geschiedt met bestuurders (via het bestuurlijk overleg). Deze fase wordt afgerond met een bestuurlijk afgestemde keuze voor een selectie (ca. 3) van kansrijke alternatieven.



Eerst voldoende verbreden dan toespitsen

De analytische fase heeft tot doel de totale bandbreedte van mogelijke oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken, en uit het totale scala de beste richtingen te selecteren. Vanuit de probleemanalyse wordt eerst verbreed, naar alle mogelijke oplossingsrichtingen. Ontwerpend onderzoek kan helpen om de verschillende oplossingsrichtingen te genereren en te verbeelden. Deze worden vervolgens gezeefd zodat de kansrijke richtingen overblijven, de eerste zeef in de verkenning. Dat betekent ook dat er gemotiveerd oplossingsrichtingen afvallen, die verder niet onderzocht worden in de verkenning. Voor het uitvoeren van de zeef is een – vooraf vastgesteld - beoordelingskader nodig. Hierbij staan doelbereik, kosten en uitvoerbaarheid centraal. Aandachtspunt voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn, is dat redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in het MER moeten worden opgenomen, deze mogen dus niet in de eerste zeef al afvallen. Alleen alternatieven die niet voldoen aan de doelstellingen, veel te duur zijn of niet uitvoerbaar zijn in het licht van wet- en regelgeving mogen dan in de eerste zeef afvallen. Door niet vanaf het begin te (veel te) richten op één oplossing wordt voorkomen dat een wellicht betere oplossingsrichting over het hoofd wordt gezien (het risico van het zogenaamde 'lock in'), én zijn er oplossingen voorhanden als een oplossingsrichting afvalt.



8.2 Markt en inkoop

Toelichtend

Marktconsultatie of ontwerpprijsvraag in de analytische fase

Op basis van een uitgevoerde marktscan kan gekozen worden om – in deze fase al - een marktconsultatie te doen waarin de verwachte meerwaarde wordt getoetst of waarin de voorgenomen wijze van betrokkenheid aan de markt wordt voorgelegd.
Ook kan op basis van een functioneel programma van eisen een ontwerpprijsvraag worden georganiseerd. De ontwerp uitvraag richt zich veelal op architecten-, ingenieurs- en ontwerpbureaus en in het geval van vastgoedontwikkeling ook wel projectontwikkelaars.

Voorbeeld: Marktconsultatie Omlegging A9
In 2009 voerde Rijkswaterstaat een marktconsultatie uit voor de projecten Schiphol-Amsterdam-Almere en Omlegging A9 Badhoevedorp. De consultatie was georganiseerd middels een bijeenkomst waar het Rijk de plannen presenteerde en de marktpartijen vervolgens over zeven thema's konden meepraten. Het Rijk legde per thema een aantal vragen voor aan de marktpartijen. Deze gingen onder andere over de omvang en contractvormen van de deelprojecten, het borgen van de verkeersdoorstroming tijdens de uitvoering, de planning, private financieringsmogelijkheden en mogelijke optimalisaties in het ontwerp. Van de marktconsultatie is een uitgebreid verslag opgesteld.

Voorbeeld: Ontwerpprijsvraag renovatie bruggen
In 2009 organiseerde Rijkswaterstaat een prijsvraag waarin marktpartijen innovatieve ideeën konden indienen om de renovatie van stalen bruggen met minder verkeershinder uit te voeren. De uitvraag bestond uit een prikkelend filmpje. De indieners van de tien beste ideeën mochten vervolgens in een ontwerpprijsvraag hun idee verder uitwerken. De winnaar had bedacht om de bruggen te versterken met prefab hoge sterkte betonplaten, in combinatie met innovatieve meetmethoden. Rijkswaterstaat beloonde het winnende idee met een half miljoen euro.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen
Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Produktie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

8.3 Ontwerp, effecten en techniek

Verplichtend

1. Genereer – met een brede blik – mogelijke oplossingsrichtingen. Deze kunnen later afvallen omdat ze niet haalbaar blijken. Genereer ten minste één niet-infrastructurele oplossingsrichting. Betrek de omgeving bij het opstellen van de oplossingsrichtingen.
2. Analyseer de oplossingsrichtingen. Let tenminste op:
    a. probleemoplossend vermogen en mate van doelbereik
    b. risico op onoverkomelijke belemmeringen ('showstopper'), bijvoorbeeld vanuit vergunningverlening
    c. indicatieve kosten
3. Leg het voorstel vast voor de kansrijke alternatieven, die in het vervolg verder onderzocht gaan worden.
4. Overweeg of het beoordelingskader zeef 1 ook voldoet voor de onderzoeken in zeef 2.

Toelichtende

Oplossingsrichtingen, toelichtend bij 1

Binnen de gegeven randvoorwaarden en uitgangspunten in de startbeslissing mag iedere oplossingsrichting worden geopperd. Dat mogen er best tien of meer zijn. In het vervolg is het proces er op gericht de kansrijke en uiteindelijk de beste oplossingsrichting te selecteren. Het is vaak lastig bij complexe opgaven om oplossingsrichtingen te bedenken die alle facetten in één keer aanpakken. Het kan dan zinvol zijn om verschillende deeloplossingen te ontwikkelen die een deelopgave aanpakken. Bijvoorbeeld: een deeloplossing die zich richt op de verbetering van de fietsverbindingen voor woon-werkverkeer en een deeloplossing die zich richt op de woningbouwopgave. De deel-oplossingen kunnen in een later stadium in verschillende combinaties worden samengevoegd. Zo ontstaan er verschillende (integrale) oplossingsrichtingen. Er moet dan gezocht worden naar deeloplossingen die elkaar versterken om te bewerkstelligen dat de oplossingsrichting meer is dan de som der delen.

Vanuit de MIRT-spelregels is het verplicht ten minste één niet-infrastructurele alternatief te onderzoeken in de verkenning. Dat betekent dat er specifiek niet-infrastructurele oplossingsrichtingen moeten worden gegenereerd. Met een niet-infrastructureel alternatief wordt een alternatief bedoeld dat niet uitgaat van de aanleg van infrastructuur. Beter benutten van de infrastructuur of het opwaarderen van een knooppunt kan wel onderdeel uitmaken van een niet-infrastructureel alternatief. Indien een niet-infrastructureel alternatief niet mogelijk is wordt onderbouwd waarom niet (bijvoorbeeld géén oplossend vermogen).

Het is voor het ontwikkelen van draagvlak heel belangrijk te luisteren naar de omgeving en niet met voorgekauwde deeloplossingen aan te komen tijdens de participatieve ontwikkeling van oplossingsrichtingen. Hierbij is een goede afweging van de te betrekken partijen essentieel. Denk hierbij niet alleen aan maatschappelijke organisaties, maar ook aan individuele burgers. In het participatieplan is de wijze van participatie van de verschillende groepen uitgedacht.

De behoefte aan een standaard werkwijze of methode voor het proces van het ontwikkelen van oplossingsrichtingen roept een schijnbare tegenstelling op. Enerzijds is het ontwikkelen van oplossingsrichtingen in ieder proces weer anders. Het is een denkproces dat vraagt om de nodige creativiteit en inventiviteit. Anderzijds vraagt de ontwikkeling van oplossingsrichtingen een systematische en gestructureerde aanpak. De belangrijkste opgave bij het ontwikkelen van

oplossingsrichtingen ligt erin beide kenmerken zo te integreren dat in het ontwikkelingsproces sprake is van goed gemotiveerde en navolgbare keuzes, maar waarbij voldoende ruimte is voor creativiteit. Value Engineering kan hierbij helpen; door niet de oplossing maar de functies te beschrijven ontstaat ruimte voor nieuwe inzichten.

In de analytische fase is ontwerpend onderzoek onontbeerlijk. Uitgangspunten daarbij zijn de bestuurlijke ambities in de startbeslissing en de probleemanalyse. Juist door ruimtelijke analyse (op schetsmatige wijze) worden zowel conflicterende functies als kansen voor het combineren van ruimtelijke functies blootgelegd en verbeeld. Ontwerp is in deze fase geen eindproduct, maar een middel om expliciet met een brede en integrale blik te kijken naar gebiedsontwikkeling. Ontwerpend onderzoek is in deze fase ook cruciaal voor het vinden van een effectieve synthese tussen doelen (urgenties, belangen) en ruimtegebruiksfuncties. Het gaat dan om het vinden van de ideale/optimale synthese tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde (= ruimtelijke kwaliteit).
De ruimtelijke schets blijft noodgedwongen nog relatief globaal omdat de informatie over de oplossingsrichtingen nog beperkt is, maar moet dermate concreet getekend worden dat oplossingsrichtingen goed met elkaar vergeleken kunnen worden. Als een oplossingsrichting uit meerdere deeloplossingen is samengesteld, moeten de synergievoordelen van het totale ontwerp uit de ruimtelijke schets naar voren komen. Dat betekent dat de ruimtelijke schets inzicht moet bieden in de te nemen maatregelen (aanleg van wegen, reconstructie van dijken, bouw van woonwijken enz.) en het ruimtelijk programma op hoofdlijnen (oppervlakte, aantallen). Als een oplossingsrichting uit meerdere deeloplossingen is samengesteld, helpt de ruimtelijke schets om de synergievoordelen van het totale ontwerp te bepalen.
Daarnaast zeggen ruimtelijke schetsen bestuurders en het publiek vaak meer dan teksten. In de eerste zeef worden belangrijke keuzes gemaakt. De oplossingsrichtingen die afvallen komen in een later stadium van het proces niet meer terug. Goede communicatie is daarom essentieel. Grafische verbeeldingen zijn een belangrijk hulpmiddel.

Let op: Ontwerpen in het MIRT (zie ook Steunpunt ruimtelijke kwaliteit)
De zin van ontwerpen in het MIRT heeft betrekking op drie terreinen:

1. Ontwerpen verheldert de bedoeling en de doelstellingen van de opgave van het project. De vele belangen die op een MIRT-project inwerken worden door een goed ontwerp in kaart gebracht en op elkaar afgestemd;
2. Ontwerpen verbindt de infrastructurele opgave met het gebied, op verschillende schaalniveaus. De onderlinge wisselwerking staat steeds centraal en waar mogelijk vindt synergie plaats;
3. Ontwerpen ondersteunt de communicatie over de opgave en het project. Het werken met breed gedragen beelden maakt dat partijen uit verschillende culturen en achtergronden een taal gaan spreken.

Tips voor ontwerpproces oplossingsrichtingen
zie de Handreiking Ontwerpen in het MIRT en vraag ondersteuning bij VE pool RWS
De meerwaarde van VE zit in het vroegtijdig organiseren van draagvlak over wat je wilt hebben en hoeveel dat dan mag kosten. In plaats van direct in oplossingen te denken, worden eerst het probleem (en of kansen), doelen en behoeften van stakeholders in samenhang bekeken en vertaald naar te realiseren functies en prestaties. Door dit samen met betrokken partijen te doen ontstaat ruimte en draagvlak voor waardevolle en innovatieve oplossingsrichtingen.
De *zevensprong van Verdaas* is een hulpmiddel om oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken te genereren. Deze bestaat uit de volgende mogelijkheden:

- Ruimtelijke visie en programma
- Anders betalen voor mobiliteit
- Mobiliteitsmanagement
- Openbaar vervoer
- Benutting bestaande infrastructuur
- Aanpassen bestaande infrastructuur
- Nieuwe infrastructuur

Alle zeven mogelijkheden moeten worden bekeken voordat gekozen wordt. Er is geen hiërarchie in de zeven stappen.

Analyse van oplossingsrichtingen, toelichtend bij 2

Aan de hand van het beoordelingskader voor zeef 1 worden alle naar voren gebrachte oplossingsrichtingen geanalyseerd. Het gaat om een onderlinge vergelijking tussen oplossingsrichtingen met betrekking tot probleemoplossend vermogen en mate van doelbereik. Daarnaast is het een check op belangrijke onoverkomelijke belemmeringen, bijvoorbeeld Natura 2000 en de indicatieve kosten. Het gaat hier dus nog niet zozeer om het bepalen van de absolute/concrete effecten.

Door de analyse van de oplossingsrichtingen weer te geven op kaart ontstaat een overzichtelijke samenvatting. Hierin kunnen bijvoorbeeld het 'waar doen we het voor', het 'waarom willen we dit', en 'wat zijn de gevolgen' gezamenlijk worden weergegeven. Er zijn – in veel gevallen - al bestaande studies die als basis voor de beoordeling van oplossingsrichtingen in zeef 1 kunnen dienen. Onzekerheden moeten geaccepteerd worden. In de volgende fase – bij de beoordeling in zeef 2 – wordt (nader) getoetst of het aannemelijk is dat het oplossing te realiseren is binnen de wettelijke normen, ook als rekening wordt gehouden met de onzekerheden. Ook is draagvlak voor de diverse oplossingsrichtingen een belangrijk punt voor de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen. Om zicht te krijgen op de mate van draagvlak voor oplossingsrichtingen is het belangrijk om een goed gevoel te hebben voor omgevingsbelangen. Consultatie van de omgeving is daarbij natuurlijk een belangrijke input. Ook expert judgement kan bijdragen aan de analyse van omgevingsbelangen en het draagvlak.

Let op: Bewaak een open houding
Voorkomen moet worden dat voor- en tegenstanders zich in deze fase vastbijten in een bepaalde oplossingsrichting (en de detaileffecten daarvan). Dit vergt een open bestuurlijke cultuur waarin op de juiste manier wordt omgegaan met informatie op hoofdlijnen. Geef steeds helder de status van de informatie en oplossingsrichtingen aan (bijv. schets, verkennend, hoofdlijnen).

Keuze kansrijke alternatieven (zeef 1), toelichtend bij 3

De eerste zeef betreft het komen tot een beperkt aantal kansrijke alternatieven vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen. Het moet een gemotiveerde keuze zijn welke oplossingsrichtingen in het vervolg nader onderzocht worden. De analyse van de oplossingsrichtingen en de inbreng uit participatie vormen de basis.

Omdat het verstandig is de motivatie voor de keuze voor de kansrijke alternatieven vast te leggen, is het aan te bevelen om een 'notitie kansrijke alternatieven' op te stellen. Hierin kan de motivatie worden vastgelegd. Deze notitie kan worden vastgesteld door de bestuurders. Op deze manier zijn de bestuurders gecommitteerd aan de kansrijke alternatieven. Dit kan ook op andere manieren worden bereikt.

De inschatting van de indicatieve kosten kan op basis van kostenkentallen en ervaringscijfers. Het is nog niet nodig om een complete raming op te zetten.

Checklist: inhoud Notitie kansrijke alternatieven

- Overzicht ontwikkelde oplossingsrichtingen in woord en beeld
- Kwalitatief overzicht van:
  - Oplossend vermogen van de oplossingsrichtingen
  - Financieel economisch ontwikkelingspotentieel (kosten, baten, budget)
  - Globale gevolgen (focus op mogelijke onoverkomelijke belemmeringen)
  - Draagvlak (burgers, maatschappelijke organisatie, bedrijven, belanghebbende bestuurders en betrokken bestuurders)
- Kansrijke alternatieven in woord en beeld.

Let op: Wet milieubeheer vereist beschrijving van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven

Als een m.e.r. aan de orde is (plan-m.e.r. of eerste fase project-m.e.r. in de verkenning of tweede fase project-m.e.r. in de planuitwerking) moeten alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden opgenomen in het MER (art. 7.7 en art 7.23 Wm). Draagvlak is dan geen reden om een alternatief af te laten vallen. Alternatieven die het probleem niet oplossen, die veel te duur zijn of die niet vergunbaar zijn mogen ook bij een m.e.r. wel afvallen in deze fase.

Verfijnen beoordelingskader, toelichtend bij 4

Nu de kansrijke alternatieven bekend zijn, is het goed om het beoordelingskader tegen het licht te houden. Als het beoordelingskader voor zeef 2 nog niet is opgesteld, moet dat nadat de kansrijke alternatieven bekend zijn worden opgepakt. Ook als in de startfase het beoordelingskader, en de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken in zeef 2 al zijn bepaald, kan het goed zijn om dit te heroverwegen. Door voortschrijdend inzicht, maatschappelijke en bestuurlijke discussies en issues die in de eerste zeef naar voren zijn gekomen, kan het wenselijk zijn om de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader te herijken.

Als de reikwijdte en het detailniveau bestuurlijk is vastgesteld, moet voordat tot verfijning wordt besloten helder zijn welke ruimte er is om het beoordelingskader bij te stellen. De projectgroep besluit in overleg met de stuurgroep of het wenselijk is het beoordelingskader te verfijnen. De verfijningslag wordt – in veel gevallen - uitgevoerd door de marktpartijen/adviesbureaus die het kader gaan gebruiken. Zo is geborgd dat het beoordelingskader aansluit bij de werkwijze van de effectanalyse. Indien nodig wordt het gewijzigde beoordelingskader ter vaststelling aan het bestuurlijk overleg voorgelegd. Indien nodig wordt het gewijzigde beoordelingskader ter vaststelling aan het bestuurlijk overleg voorgelegd, maar draag er in elk geval zorg voor dat alle partijen op de hoogte zijn van de aanpassingen.

8.4 Publieksparticipatie en communicatie

Toelichtend

Participatie bestaat in de analytische fase uit informeren en consulteren. Geadviseerd wordt een brede consultatie te doen over het generen van de deeloplossingen en (de keuze voor) kansrijke alternatieven. Door deze consultatie wordt de omgeving meegenomen in het proces, maar kan ook optimaal gebruik worden gemaakt van lokale kennis en creativiteit. Oplossingsrichtingen die tijdens de consultatie over de probleemanalyse zijn geopperd moeten niet worden vergeten. De consultatie over de kansrijke alternatieven is input voor de selectie van kansrijke alternatieven, de processturing en (de ambtelijke voorbereiding van) de bestuurlijke besluitvorming. Deze consultatieronde, dus

voordat de bestuurders de keuze van de kansrijke alternatieven maken, is van belang voor een goede inschatting van het potentiële draagvlak van de diverse oplossingsrichtingen. Vergeet toekomstige beheerders en terreineigenaren niet. Door deze mee te nemen in de keuze kan onnodige weerstand worden voorkomen. Denk hierbij ook aan de eventuele consultatie van de Commissie voor de m.e.r. Zij kunnen in dit stadium advies geven.

Voor een goede communicatie met de omgeving in het hele proces van de verkenning, is het wenselijk om het publiek te informeren over de uiteindelijk gekozen kansrijke alternatieven. Dat is overigens geen formeel wettelijke vereiste. Er bestaat ook geen mogelijkheid bezwaar te maken.

Tip: Verificatie
Leg alle gesprekken met omgevingspartijen vast en deel de verslagen met de gesprekspartner (verificatie). Alleen dan kan bij het voorbereiden van het uiteindelijke besluit in de planuitwerkingsfase worden terug gegrepen op de gesprekken die in de verkenning zijn gehouden.

8.5 Voorbereiding besluitvorming

Verplichtende tekst

1. Leg de keuze voor de oplossingsrichtingen die verder onderzocht gaan worden voor aan de stuurgroep.

Toelichtend

Keuze kansrijke alternatieven, toelichtend bij 1

De keuze voor de kansrijke alternatieven is een bestuurlijke keuze. De keuze wordt gemaakt door het projectspecifiek bestuurlijk overleg van de verkenning. Meestal zullen drie (twee tot vijf) alternatieven worden gekozen. Om te zorgen dat bij het verdere verloop van de verkenning niet lichtvaardig teruggekomen kan worden op eerder gemaakte keuzes, is het goed de keuze van kansrijke alternatieven te laten bevestigen door het projectspecifieke BO en eventueel het BO MIRT. Het is van belang dat de motivatie van de keuze goed wordt vastgelegd.

Indien er een bestuurlijke voorkeur bestaat om (toch) oplossingsrichtingen mee te nemen die een potentiële onoverkomelijke belemmering bevatten, is het verstandig om er voor te zorgen dat zeker één van de bij zeef 1 geselecteerde oplossingsrichtingen dat niet heeft. Een voorbeeld hiervan is een oplossingsrichting waarvan is gebleken dat mogelijk significante gevolgen voor een Natura 2000 gebied niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Let op: Scopewijziging
Bij verkenningen waarbij gezocht wordt naar innovatieve oplossingen kan het voorkomen dat gaandeweg mooiere en duurzamere oplossingsrichtingen ontdekt worden, waarvoor nog onderzoek nodig is naar de technische haalbaarheid. Dit is het moment om in dat geval te praten over een scopewijziging.

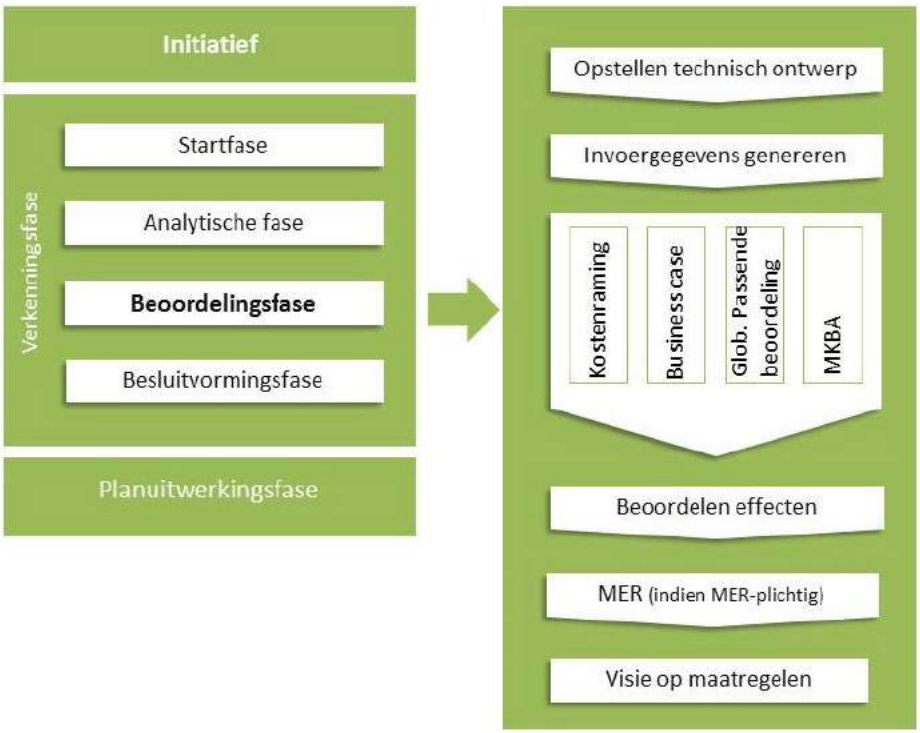
Tip: Voorbereiden bestuurlijke keuze
Houd er rekening mee dat het voorbereiden van de bestuurlijke keuze tijd kost. Uit het onderzoek Doorlooptijd MIRT-verkenning komt het advies om de analyse van de oplossingsrichtingen drie maanden voor het einde van de fase af te ronden. Dat geeft de projectgroep twee weken de tijd om de uitkomsten van de analyses te verwerken en overzichtelijk aan te leveren bij de ambtenaren die de bestuurlijke keuze voorbereiden. Deze hebben anderhalve maand de tijd om

met de bestuurders van het projectspecifieke bestuurlijk overleg te komen tot de keuze van kansrijke alternatieven.
Het is een proces van overleggen en masseren om de neuzen van alle bestuurders en hun achterban dezelfde richting op te krijgen. Dat kost tijd. Dan is er nog een maand voor de projectorganisatie om de notitie kansrijke alternatieven af te ronden en aan te bieden aan de bestuurders als dat gewenst is.

9 Beoordelingsfase

9.1 Toelichtend (alle IPM-rolhouders)

Deze fase heeft een meer *inhoudelijk-analytisch karakter* waarbij de *beoordeling* van de gekozen kansrijke alternatieven centraal staat – vandaar de naam. Projectgroep en specialisten (van de diverse betrokken overheden of vanuit de adviesbureaus) analyseren de kansrijke alternatieven, waarbij gebruik wordt gemaakt van instrumenten als plan-m.e.r. en (maatschappelijke) kosten/batenanalyse. Tevens wordt de eventueel benodigde ontwerp-structuurvisie opgesteld. De plan-m.e.r. en structuurvisie zijn formele bestuursrechtelijke instrumenten. Daarmee krijgt deze fase een wat formeler karakter. Maatschappelijke partijen en publiek participeren en er vindt afstemming plaats met en door bestuurders (dit wordt voorbereid door de stuurgroep) in het projectspecifiek bestuurlijk overleg en het bestuurlijk overleg MIRT.



9.2 Markt en inkoop

Verplichtend

1. Stel een inkoopplan op.
2. Voer de meerwaardetoets Public Private Comparator (PPC) uit (verplicht voor MIRT-projecten groter dan € 60 mln.).
3. Stel een business case op, indien er sprake is van een integrale gebiedsgerichte verkenning, waarbij je ook altijd te maken hebt met andere ontwikkelingen in een regio, zoals woningbouw of natuuraanleg.

Toelichtend

Inkoopplan, toelichtend bij 1

In de beoordelingsfase wordt het inkoopplan gemaakt. Voor het maken van een inkoopplan kan gebruik worden gemaakt van de RWS Handreiking Afwegingsmodel Inkoopproces. Dit model helpt om de keuze van de contractomvang en –vorm te maken en te onderbouwen.
Het gaat om de volgende afwegingen:

- de omvang van het uit te besteden werkpakket,

- in samenhang met de risicoverdeling,
- marktbenadering,
- contractvorm,
- beheersingsvorm,
- betalingsregeling en
- gunningscriteria.

Aan de hand van het afwegingsmodel doorloopt de projectorganisatie een denkproces over het zo effectief mogelijk betrekken van de markt bij het project.

Marktconsultatie in de beoordelingsfase

Om de meerwaarde van het vroegtijdig betrekken van de markt te onderzoeken kan er in de analytische fase reeds een marktscan uitgevoerd zijn. Als vervolg hierop kan in de beoordelingsfase een marktconsultatie worden gehouden. Aan de hand van een helder beeld van de kosten en baten van de alternatieven wordt gekeken of er zicht is op financiering van de maatregelen en de mogelijkheden van publiek-private samenwerking (PPS). Het doel van marktconsultatie is het toetsen van oplossingsrichtingen en ideeën van de overheid bij marktpartijen in een fase waarin deze informatie nog kan worden gebruikt in de besluitvorming (vervlechting). Als er wordt gekozen voor een marktconsultatie dan gaat deze altijd vooraf aan een aanbesteding en is deze daarvan losgekoppeld. Een marktconsultatie is dus geen aanbesteding, alleen een informatiemiddel voor besluitvorming. Het al dan niet deelnemen aan een marktconsultatie heeft geen invloed op de positie van marktpartijen bij een eventuele aanbestedingsprocedure.

Tip: Inspanning marktpartijen beperken door heldere vraagstelling
De vraagstelling van de overheid aan de markt moet helder en goed afgebakend zijn, zodat de markt snel en kort antwoord op de vraagstelling kan geven. De gevraagde investering door marktpartijen blijft daarmee beperkt. Indien een grotere inspanning en investering van marktpartijen wordt gevraagd ligt een keuze voor andere instrumenten dan de marktconsultatie voor de hand, waarbij ook vergoedingen aan de orde kunnen zijn.

Meerwaardetoetsen: PPC, toelichtend bij 2

De Publiek Private Comparator (PPC) is een voorgeschreven meerwaardetoets van IenM, bedoeld voor grote aanlegprojecten met een volume van meer dan € 60 mln. Dit instrument vergelijkt verschillende contractvormen voor de uitvoering van het project. De PPC kijkt naar de gehele levenscyclus van het project en vergelijkt de netto contante waarde van kosten, opbrengsten en risico's bij verschillende contractvormen. Zo wordt duidelijk of een DBFM contract voordeliger en/of sneller is dan een D&C contract.
De uitkomst van de vergelijking en de vervolgkeuze voor een contractvorm worden gerapporteerd aan de Tweede Kamer.

Voor de PPC zijn een handleiding, internettool en rekenmodel beschikbaar. Voor een nadere toelichting op de verschillende contractvormen zie de Handreiking MIRT en Markt (paragraaf 5.6).

Tip
Indien het uitvoeren van ene PPC niet noodzakelijk is, kan met de PPC-methodiek een pré-PPC uitgevoerd worden. De uitkomst is een indicatie van de eventuele meerwaarde van DBFM ten opzichte van D&C. De uitkomst van de pré-PPC hoeft niet naar de Tweede Kamer te worden gestuurd.

Voorbeeld: DBFM-contract
Bij DBFM vraagt de opdrachtgever slechts een bepaald aantal functies uit en doet dit oplossingsvrij. De markt kan daar, onder voorwaarden, op een eigen wijze invulling aan geven; zowel wat betreft ontwerp en bouw, als ook de financiering en onderhoud voor een periode van zo'n 30 jaar. De bouw van de Tweede Coentunnel is een voorbeeld van publiek- private samenwerking via een DBFM-constructie.

Een PPC bestaat uit vier modules:

- Opstellen van een startnotitie met projectcontext en uitgangspunten;
- Kwalitatieve analyse van verschillen tussen te vergelijken contractvormen;
- Kwantitatieve analyse van geïdentificeerde verschillen te kwantificeren;
- Opstellen van een eindrapportage met conclusies en aanbevelingen.

Wanneer de PPC voorafgaand aan de voorkeursbeslissing wordt uitgevoerd, kan direct na de voorkeursbeslissing in de planuitwerkingsfase worden gestart met een aanbestedingsprocedure als gebleken is dat vervlechting/parallellisatie van planprocedures (zoals tracé-/inpassingsplan procedures) en aanbestedingsprocedures zinvol is (zie kader Vervlechting en parallel schakelen). Voordat een PPC uitgevoerd kan worden, is het belangrijk om te weten over welk alternatief het eigenlijk gaat. De voorkeursbeslissing moet dus al bijna definitief zijn. Het op deze wijze parallel trekken van de planuitwerking en de voorbereiding realisatie kan aanzienlijke winst opleveren in de doorlooptijd van een project. Daartoe moeten dan wel in de verkenning de mogelijkheden hiervoor in beeld worden gebracht.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen
Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Produktie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

Business case bij gebiedsgerichte opgaven, toelichtend bij 3

Een business case wordt opgesteld als er naast het rijk ook andere partijen bij een project zijn betrokken bij de financiering (overheden of marktpartijen). Bij een integrale gebiedsgerichte verkenning, waarbij je ook te maken hebt met andere ontwikkelingen in een regio, wordt altijd een business case uitgevoerd. Met name bij verkenningen met woningbouw-, kantoor- of bedrijventerreinontwikkeling is de business case relevant voor mogelijkheden voor bekostiging vanuit vastgoedontwikkeling (zie kader Business case bij gebiedsgerichte opgaven). Bij een sectorale verkenning wordt een business case alleen uitgevoerd indien er een derde partij bij het project (financieel) betrokken is (andere overheden dan wel private partijen). Bij 100% Rijksfinanciering wordt er geen business case uitgevoerd.

Doel van de business case is om de investeringskosten en de exploitatiekosten inzichtelijk te maken om zo tot een kostenverdeling te komen: welke partij betaalt welke kosten en waarom? En, in het geval van een grondexploitatie bij de gebiedsontwikkeling: welke partij krijgt welke opbrengsten uit de grond en welke kosten kunnen eventueel met andere partijen worden verevend? Gaan partijen ook vastgoed realiseren dan speelt ook de vastgoedexploitatie een rol. In de gebiedsontwikkeling wordt de waarde pas gecreëerd als het uiteindelijk op te leveren vastgoed wordt verkocht aan beleggers of particulieren. Naast een

financiële analyse is het van belang om een gevoeligheidsanalyse te maken (met hoeveel zekerheid gaan deze kosten en opbrengsten ook gemaakt worden, welke scenario's kunnen optreden).

Informatie over de meerwaarde van vroegtijdige marktbetrokkenheid vormt een belangrijke basis voor de business case. De marktscan moet dan ook al zijn uitgevoerd.

9.3 Ontwerp, effecten en techniek

Verplichtend

1. Zorg dat er bij het opstellen van het ruimtelijk ontwerp voor de kansrijke alternatieven interactie is tussen de ontwerpers en de onderzoekers, zodat ruimtelijke en functionele synergie effectief wordt opgezocht.
2. Genereer invoergegevens als basis voor de onderzoeken.
3. Stel een kostenraming op volgens de SSK-systematiek.
4. Beoordeel de effecten van de alternatieven.
5. Stel een visie op voor het voorkomen en verminderen van de gevonden effecten
6. Stel, indien er een m.e.r.-plicht is, een MER op. Houd hierbij rekening met de eisen vanuit de m.e.r.-regelgeving.
7. Breng de (maatschappelijke) baten en kosten van de alternatieven in beeld door middel van een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).
8. Betrek de uitkomsten van de MKBA bij de besluitvorming betreffende het voorkeursbesluit. Betrek de uitkomsten bij de onderbouwing van de nut en noodzaak van het voorkeursalternatief.

Toelichtend

Opstellen ruimtelijk ontwerp, toelichtend bij 1

In de beoordelingsfase is ontwerp niet alleen een middel om te onderzoeken hoe de verschillende alternatieven zich verhouden tot elkaar (vergelijking) en te onderzoeken of de verschillende keuzes leiden tot ruimtelijke en functionele synergie (optimalisatie). Door het combineren van Rekenen & Tekenen kan ook effectief gesleuteld worden aan een sluitende financiële business case. De consequenties van alternatieve keuzes kunnen zo niet alleen financieel, maar ook ruimtelijk en programmatisch snel zichtbaar worden gemaakt.

Let op: eisen aan het ontwerp

Naast de wettelijke eisen die aan een ontwerp gesteld kunnen zijn, kunnen er ook beleidsmatige regels zijn waar een ontwerp aan moet voldoen, bijvoorbeeld de richtlijn vaarwegen en de RWS richtlijnen wegontwerp. Door dit soort richtlijnen vanaf het begin van het ontwerpproces mee te nemen, wordt voorkomen dat in een later stadium ontwerpen niet blijken te voldoen. De instructie en vragenlijsten van de Gate review geven ook steun bij wat bekend moet zijn bij de voorkeursbeslissing, maar zijn geen harde eisen.

Voor ruimtelijke kwaliteit zijn per netwerk de kernkwaliteiten beschreven (ruimtelijke kwaliteit bij snelwegen, ruimtelijke kwaliteit bij kanalen).

Tip: schaal kaartmateriaal

Houd bij het ontwerp rekening met de eisen van de planuitwerkingsfase
In de verkenningsfase worden geen eisen gesteld aan de schaal van de kaarten.
In de planuitwerkingsfase kunnen echter wel eisen aan het kaartmateriaal worden gesteld. In de Tracéwet zijn bijvoorbeeld eisen gesteld aan het kaartmateriaal bij het Tracébesluit. Anticipeer

in de verkenningsfase zoveel mogelijk op de eisen die in de planuitwerkingsfase voor het besluit gelden en pas de schaal en de legenda van de kaarten daarop aan. Gedacht kan worden aan kaarten met een schaal van 1:10.000 bij de voorkeursbeslissing.

Voorbeeld opzoeken synergie tussen ontwerpers en onderzoekers: Calandbrug
De Calandbrug bij Rozenburg is een stalen hefbrug uit 1969 die sterk is verouderd. Uit studies blijkt dat de brug in de toekomst een knelpunt vormt voor het trein-, water- en wegverkeer. Samen met het groeiende trein-, water- en wegverkeer betekent dit dat er een structurele oplossing moet komen. Daarom werd gezocht naar een oplossing die zowel de levensduur als het capaciteitsprobleem aan kon pakken.
Tijdens de verkenning zijn vijf alternatieven onderzocht. Enkele maanden voor de keuze van het voorkeursalternatief was de behoefte ontstaan aan meer besluitvormingsinformatie voor twee van de vijf alternatieven: Grootschalige Renovatie en het Theemsweg alternatief. Welke optimalisaties zijn er nog mogelijk bij deze twee alternatieven op het gebied van tijd en geld en wat betekent dat voor de functionaliteit? Ook bestond de behoefte om marktpartijen (aannemers) vroegtijdig te betrekken (marktconsultatie), om inzicht te krijgen in de optimalisaties die zij zien bij deze 2 alternatieven. Voor beide alternatieven is een VE studie georganiseerd waarin naast specialisten van opdrachtgevende partijen en de reeds betrokken ingenieursbureaus ook experts van aannemers hebben deelgenomen.
De VE studies hebben een globale gevoeligheidsanalyse en nieuwe invalshoeken opgeleverd bij de ontwerpen en kostenramingen zoals die waren opgesteld voor het Voorkeursbesluit (in de Alternatievennota).
Door voor de Calandbrug de instrumenten Marktconsultaties en VE te combineren is het gelukt om de uitvoeringskennis van aannemers optimaal te benutten tijdens de fase van besluitvorming. Door met de hele keten gezamenlijk te werken aan slimme oplossingen kan de kennis van uitvoerende partijen al vanaf de verkenningen een rol spelen bij de voorbereiding van oplossingen en besluiten.

Invoergegevens genereren, toelichtend bij 2

Het effectenonderzoek bestaat uit verschillende onderdelen. Voordat het effectenonderzoek kan beginnen moeten invoergegevens gegenereerd worden. Het is van belang in de verschillende onderzoeken van dezelfde gegevens uit te gaan. Wat de belangrijkste invoergegevens zijn, hangt af van de verkenning. Het is bevorderlijk voor een stabiele planuitwerkingsfase als de modellen uit de verkenning ook in de planuitwerkingsfase kunnen worden gebruikt. Die modellen zijn ook geschikt voor de globalere afweging die in zeef 2 gemaakt wordt.

Let op: start vroeg met genereren van gegevens
Invoergegevens moeten vroeg gegenereerd worden, omdat veel effectonderzoeken niet kunnen beginnen zonder deze gegevens. Omdat er verschillende 'treintjes' zijn van meerdere onderzoeken na elkaar, zitten de effectonderzoeken vaak op het kritieke pad.
Dit kan een spanningsveld op leveren, als het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van de invoergegevens. Deze iteratie maakt dat het dan mogelijk nog niet zinvol is om de andere onderzoeken al op te starten, omdat het ontwerp nog zodanig wijzigt dat de invoergegevens veranderen.

Tip: kijk door naar planuitwerkingsfase
Ga bij het genereren van invoergegevens uit van wat gevraagd wordt in de planuitwerkingsfase. Dit voorkomt verschillen in uitkomsten tussen de verschillende fasen.

Invoergegevens generen, extra toelichtend bij HWN

Voor verkenningen waarbij aanpassingen aan het wegennet een voornaam onderdeel zijn, zijn verkeersgegevens een belangrijke input voor het uitvoeren van globaal effecten onderzoek (met betrekking tot aspecten als veiligheid, lucht, geluid, natuur) en voor het uitvoeren van de kosten/batenanalyse en de kostenraming. Deze verkeerscijfers moeten zo snel mogelijk gegenereerd worden, zodat het globale effectenonderzoek van start kan (zie kader). Technisch ontwerp en verkeersprognose kunnen een iteratief proces zijn.

Om inzicht te krijgen in de bandbreedte van de bereikbaarheidseffecten en daarbij behorende alternatieven worden twee scenario's doorgerekend; de WLO 2015 scenario's Hoog en Laag.

Het NRM wordt toegepast bij projecten die (mede) betrekking hebben op het hoofdwegennet. Indien er sprake is van sterke relaties met het OWN kunnen afspraken gemaakt worden over het in aanvulling gebruiken van modellen van andere wegbeheerders. Deze afspraken komen dan voort uit het uitgangspuntenoverleg. Belangrijk is dat in de planuitwerkingsfase met dezelfde NRM-run wordt gewerkt. Het gebruik van het NRM in de beoordelingsfase wordt vooral ingegeven door de informatiebehoefte voor:

- de nadere detaillering van het ontwerp (intensiteitsgegevens en intensiteit-capaciteitsverhoudingen op wegvakniveau);
- het doelbereik (gegevens over congestie en reistijden op trajectniveau en gegevens over intensiteit en samenstelling van het verkeer op wegvakniveau);
- de KBA (reistijdgegevens per gebruikerscategorie op linkniveau);
- de bepaling van de milieueffecten.

Let op: Aanpassing WLO-scenario's
In 2015 zijn de WLO-scenario's aangepast, naar de WLO 2015 scenario's Hoog en Laag. Dit kan effect hebben op de nut- en-noodzaakdiscussie van projecten, waar eerder gerekend is met de oude scenario's. Overleg in dat geval met WVL en DGB over de uit te voeren gevoeligheidsanalyses.

Invoergegevens generen, extra toelichtend bij HVWN

Let bij aanpassingen aan het hoofdvaarwegennet goed op welk model wordt gebruikt. Er kunnen verschillende modellen worden gebruikt, afhankelijk van het gekozen doel. Stem het gebruik van het model tijdig af op het doel van de studie.

Kostenraming, toelichtend bij 3

Informatie over kosten en budgetten is essentieel in de beoordelingsfase. In de eerdere analytische fase was er sprake van een indicatieve kosteninschatting op basis van kostenkentallen en ervaringscijfers. In de beoordelingsfase worden de kosten van gekozen kansrijke alternatieven geraamd. Dit gebeurt aan de hand van ervaringscijfers en informatie over de belangrijkste kosten-(op)drijvende factoren. Aan het einde van de verkenning moet een passend, richtinggevend budget worden vastgesteld. Het is daarom belangrijk dat er een goede kostenraming beschikbaar is, voor zowel aanleg, beheer en onderhoud, als vervanging (life cycle cost).
Om bij een MIRT-verkenning tot concrete afspraken over financiën te kunnen komen heeft de kostenraming aan het einde van de verkenning een maximale onzekerheidsmarge van ca. 25%. Deze kostenraming leidt voor de voorkeursbeslissing tot een richtinggevend budget; de kostenraming *is* nog geen budget. Het richtinggevend budget is ook nog geen taakstellend budget, daar is sprake van

aan het einde van de planuitwerkingsfase – bij projecten onder de Tracéwet geldt het motto “TB is TB: Tracébesluit is taakstellend budget”.

De kostenraming is tijdkritisch omdat het (hoge) eisen stelt aan duidelijkheid over ontwerp etc. De kostenraming is input voor de (M)KBA en de business case. Maar de “fine-tuning” die naar aanleiding hiervan plaatsvindt, kan nadere informatie over de alternatieven opleveren die weer in de raming moeten worden verwerkt. Kortom, het is een (complex) iteratief proces.

Let op: Goede kostenraming is niet hetzelfde als gedetailleerde kostenraming
Een goede kostenraming moet allereerst volledig zijn, wat niet altijd gedetailleerd betekent. Een goede raming omvat zowel aanleg, beheer en onderhoud, als vervanging (life cycle cost). De raming omvat ook kosten voor maatregelen tijdens de aanleg (bijv. mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, bediening) en kosten van inpassingsmaatregelen.
Uitgangspunt is dat projecten zo sober en doelmatig mogelijk worden uitgevoerd en dat aanvullende wensen van partijen alleen worden meegenomen indien zij daarvoor betalen (of substantieel bijdragen). Deze bijdragen worden neergelegd bij de voorkeursbeslissing.
Maatregelen hebben behalve een kostenkant ook een batenkant. Dit wordt meegenomen in de (M)KBA.

Checklist: SSK-ramingen
Ramingen worden in het IenM-domein gemaakt volgens de SSK2010-systematiek (Standaard Systematiek Kostenraming). Voor een goede raming is van belang dat:

- het ruimtegebruik helder is. Dus de oplossingsrichting en soort oplossing moeten op hoofdlijnen duidelijk zijn;
- de alternatieven in voldoende detail uitgewerkt zijn (“met een fineliner in plaats van een marker”);
- stakeholders rond het project geïnventariseerd en bekend zijn;
- participatie met de betrokkenen plaatsgevonden heeft. Wensen en weerstanden in/van de omgeving zijn globaal bekend;
- de doelstelling van het project duidelijk is met daarbij gewenstheid in de omgeving: natuurzones (ecoducten), scheepvaartklassen (doorvaarthoogtes, -breedtes), etc.;
- locatie-specifieke informatie van de maatgevende onderdelen beschikbaar is. Het gaat dan om bijvoorbeeld de bodemgesteldheid in verband met zetting en fundering, bebouwd/onbebouwd vanwege vastgoed, geluidsbeperkende en andere inpassingsmaatregelen;
- keuzes gemaakt zijn voor de hoofdafmetingen (aantal rijstroken, tunnel of viaduct, eventueel aanpassingen knooppunten);
- eventueel vergelijkbare situaties in Nederland (daar is het zo opgelost, of daar deden die problemen zich voor) bekeken zijn;
- de raming niet alleen de kosten van aanleg betreft, maar ook van beheer en onderhoud als vervanging (LCC).

Tip: afstemmen detailniveau onderzoeken op bandbreedte raming
Voor de kostenraming is een maximale onzekerheidsmarge van 25% aan het einde van de verkenning voor geschreven. In de verkenning worden alle onderzoeken op hoofdlijnen uitgevoerd. Dat betekent dat er nog onzekerheden open staan. Deze onzekerheden kunnen van invloed zijn op de raming. Zolang de onzekerheden de raming niet zodanig beïnvloeden, dat de bandbreedte niet wordt gehaald, is dit geen probleem. Onderzoeken naar kosten(op)drijvende factoren kunnen mogelijk gedetailleerder uitgevoerd worden, om de onzekerheden te verkleinen

en daarmee de bandbreedte van de raming.
Hiervoor is vroegtijdig afstemming nodig tussen de kostenramers en de onderzoekers, om te zorgen dat onderzoeken die van belang zijn voor de raming met voldoende detailniveau worden uitgevoerd, en om te verzekeren dat de overige onderzoeken niet onnodig detailniveau opleveren waardoor een schijnzekerheid voor de besluitvorming ontstaat.

Kostenraming, extra toelichtend HWN

Voorbeeld: kosten(op)drijvende factoren (cost-drivers)
Voorbeelden van veel voorkomende cost-drivers relevant in de analytische fase:

- geluidsmaatregelen zijn wettelijk voorgeschreven, maar verschillen sterk in soort en prijskaartje, zoals: aarden wal, geluidschermen (variatie in open/dicht/absorberend/vormgeving/materiaalkeuze etc.) en wegverhardingstype (bv. ZOAB, 2LZOAB);
- Uitvoering: ligging op maaiveld, verdiepte ligging, overkluizing, uitvoeren in beton of op zandlichaam en brug of tunnel;
- Ondergrond: bij veen of klei zijn de kosten voor de fundering veel hoger dan bij zand omdat een weg(gedeelte) onderheid moet worden of op een dik zandlichaam gelegd moet worden;
- Interpretatie van (externe normen). Hierbij kan gedacht worden aan:
  - Tunnelveiligheid
  - Natura 2000
  - Ontwerprichtlijnen.

Globaal effecten onderzoek, toelichtend bij 4

In de startfase is bepaald hoe het effectenonderzoek in zeef 2 eruit ziet. Voor meer informatie, zie effectidentificatie, beoordelingskader, uitgangspunten en referentiesituatie. Indien nodig is beoordelingskader aan het einde van de analytische fase aangescherpt voor de beoordelingsfase.

Omgaan met onzekerheden

Omdat er nog relatief weinig onderzoek is uitgevoerd naar de verschillende alternatieven, bestaan er (grote) onzekerheden over de mogelijke effecten. De relevante onzekerheden zullen in de planuitwerking door nader onderzoek worden verkleind. Onzekerheden moeten worden onderkend om doelmatige keuzes te kunnen maken. Omgaan met onzekerheden betekent dat maatregelen worden bepaald in het geval de effecten tegenvallen, de daadwerkelijke effecten worden gemonitord en de maatregelen worden ingezet om tegenvallende effecten te verminderen. Het MER kan hierbij behulpzaam zijn. Ook kunnen gevoeligheidsanalyses helpen om inzicht te krijgen in de onzekerheden. Voor meer informatie over MER en onzekerheden zie hier.
In de Verenigde Staten is het al langer gebruikelijk om effecten te bepalen op een probabilistische wijze (dat wil zeggen met behulp van een kans van voorkomen en een gevolg). In Nederland is dit wettelijk toegestaan, maar wordt het in de praktijk nog niet veel toegepast.

Let op: verschillen tussen MER en Passende beoordeling
In tegenstelling tot het MER laat een Passende beoordeling geen ruimte om een probabilistische wijze van effectbepaling te gebruiken.

Visie op compenserende en mitigerende maatregelen, toelichtend bij 5

Bij de besluitvorming over grootschalige projecten is het niet alleen wettelijk verplicht om de milieueffecten van de verschillende alternatieven zichtbaar te maken, ook dienen maatregelen te

worden aangegeven die deze effecten kunnen verzachten (mitigeren) dan wel compenseren. Mitigerende maatregelen zijn maatregelen ter beperking/voorkoming van effecten, bijvoorbeeld een ecoduct tegen versnippering van een natuurgebied of een geluidsscherm. Compenserende maatregelen zijn maatregelen om de nadelige invloeden op een andere plaats te compenseren, bijvoorbeeld creëren van een nieuw stuk natuur.

Na vaststellen van de mitigerende maatregelen dient opnieuw vastgesteld te worden wat de aard en omvang van de effecten is. Dit zogenaamde "resteffect" is uitgangspunt voor de toetsing van de alternatieven. In de planuitwerking worden de mitigerende maatregelen verder uitgewerkt.
Ten behoeve van het BO MIRT is het zinvol een visie op te stellen hoe inpassing ingevuld wordt. Aandachtspunt daarbij is de afweging tussen ambities enerzijds en kosten om deze te realiseren en precedentwerking anderzijds. Als een structuurvisie wordt opgesteld kan deze visie onderdeel zijn van die structuurvisie. De belangrijkste inpassingseisen maken onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. Bij de voorkeursbeslissing moet aannemelijk worden gemaakt dat voldoende maatregelen zijn genomen om eventuele milieueffecten te mitigeren tot onder de wettelijke normen. De formele toetsing aan die kaders is nog niet aan de orde, deze volgt in een eventuele planuitwerking. De inpassingsvisie moet niet worden verward met een "inpassingsplan" zoals dat bij het Tracébesluit wordt gemaakt, of een inpassingsplan uit de Wro.

Let op: Onzekerheden inpassingsmaatregelen
Het veel gehanteerde onderscheid tussen wettelijke en bovenwettelijke inpassingsmaatregelen blijkt in de praktijk lastig te hanteren. De wet is duidelijk - de wijze waarop hieraan voldaan kan worden is divers. Over de belangrijkste inpassingsmaatregelen (cost-drivers) dient in de voorkeursbeslissing een besluit te worden genomen. De precieze omvang van de benodigde maatregelen (bv. aantal vierkante meter geluidscherm) is op het moment van een voorkeursbeslissing nog niet altijd in detail duidelijk. Hier kan een inschatting gemaakt worden op basis van ervaringscijfers. De onzekerheid op dit punt vertaalt zich in de bandbreedte van de kostenraming. Uitgangspunt is dat een project zo sober en doelmatig wordt uitgevoerd en dat aanvullende wensen van partijen (bv. decentrale overheden) alleen worden meegenomen indien zij daar voor betalen (of substantieel bijdragen; cf. regeerakkoord).

Checklist: Voorkomen van negatieve effecten
Vier stappen om de negatieve effecten van projecten zo klein mogelijk te maken:
- Voorkomen;
- Ruimtelijk ontwerp (stedelijk of landschappelijk);
- Mitigeren;
- Compenseren.

MER, toelichtend bij 6
Er zijn twee smaken verkenningen waarbij m.e.r.-plicht aan de orde is. Als een verkenning met structuurvisie wordt opgesteld, is bijna altijd een plan-m.e.r. aan de orde. De andere smaak is dat een verkenning zonder structuurvisie wordt opgesteld, maar dat in de planuitwerking een m.e.r.-plichtig besluit wordt opgesteld. Dan wordt in de verkenning een 'eerste fase' project-MER opgesteld, die in de planuitwerking wordt aangevuld met een 'tweede fase' project-MER en gezamenlijk met het te nemen besluit (Tracébesluit, inpassingsplan/bestemmingsplan, een projectplan of een ontgrondingsvergunning), ter inzage wordt gelegd. Let hierbij op de verschillende eisen aan plan- en project-m.e.r.

Het doel van m.e.r. is om het milieu een volwaardige plek in de besluitvorming en bij de vergelijking van de alternatieven te geven. Een bijkomend voordeel van de m.e.r.-procedure is de transparantie en objectieve toetsing. Dit kan gebruikt worden voor de communicatie met de omgeving. Informatievoorziening is een nevendoel van m.e.r. Het MER is een document waarin de milieueffecten van een voorgesteld plan en van alternatieven van dit plan worden beschreven.. Het MER dient als ondersteuning bij de besluitvorming over het voorgenomen besluit – in verkenningen meestal het besluit tot vaststelling van een structuurvisie. Het MER dient informatie te leveren die onderbouwt dat het voorkeursalternatief vanuit milieuoogpunt acceptabel is.

De eisen aan een MER staan beschreven in de Wet milieubeheer in art. 7.7 (m.e.r.-plichtige plannen) en art. 7.23 (m.e.r.-plichtige besluiten).

Het detailniveau van het MER sluit aan bij het detailniveau van het besluit. Daarom kan voor het MER eenvoudig gebruik gemaakt worden van de gegevens die in het globaal effectenonderzoek zijn verzameld.

Tip: houd rekening met een aanvulling op het MER.
Als de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing is wordt het MER getoetst door de Commissie voor de m.e.r. Vaak komen er uit de toetsing punten naar voren die moeten worden aangevuld. Het is daarom verstandig om in de tijdsplanning rekening te houden met de noodzaak om aanvullende informatie te verzamelen.

Het doel en de eisen aan de inhoud van een project-m.e.r. zijn niet wezenlijk anders dan bij een plan-m.e.r. Wel gelden er verschillende eisen ten aanzien van de procedure. Het is verstandig met de project-jurist, CD-juristen of PVP af te stemmen over de opzet en inhoud van het 'eerste fase' project-MER.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), toelichtend bij 7

De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) helpt bij het beantwoorden van de volgende vragen:

- Wat leveren verschillende alternatieven op voor de maatschappij als geheel?
- Wat kosten de verschillende alternatieven?
- Wie draagt de kosten en wie geniet de baten?

De essentie van de MKBA is het afwegen van alternatieven op basis van de gevolgen voor de welvaart en het welzijn van de samenleving als geheel, de maatschappelijke kosten en baten. De MKBA bevat een analyse van de verschillende alternatieven, waarbij alle relevante maatschappelijke effecten van die alternatieven systematisch in kaart worden gebracht. Hierbij worden die effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd (in geld uitgedrukt), zodat deze optelbaar en onderling goed vergelijkbaar worden. Van alle effecten die in geldwaarde uitgedrukt kunnen worden, kan een saldo van de kosten en baten worden bepaald. De effecten van de alternatieven worden vergeleken met het nulalternatief: de meest waarschijnlijke ontwikkeling zonder nieuw beleid.

De MKBA inventariseert ook de kosten en baten van effecten waar geen marktprijzen voor bestaan, zoals bijvoorbeeld op het terrein van milieu en veiligheid. Het gaat om alle effecten die mensen ervaren als nuttig of onnuttig. Het in geld waarderen van deze effecten is door het ontbreken van

prijzen moeilijker, maar er worden steeds betere methodes ontwikkeld. Niet of moeilijk in geld uit te drukken effecten dienen ook in een MKBA te landen.
Een MKBA geeft inzicht in het maatschappelijk rendement van investeringen. Daarmee kan de nut en noodzaak van het project (mede) onderbouwd worden. Met de inzichten kan tevens de legitimiteit, efficiency en effectiviteit van investeringen worden beoordeeld.
Het is van belang om naast directe effecten ook oog te hebben voor indirecte of synergie-effecten van investeringen, zie ook kader 'synergie-effecten'.
Bij projecten waarbij een regio (mede-) trekker is kan het relevant zijn om ook regionale economische effecten in beeld te brengen, dit in samenhang met (mede-)financiering door die regionale partijen.

Synergie-effecten
Het kan de bedoeling zijn dat een initiatief niet één, maar een hele reeks van effecten oplevert. Zo is bijvoorbeeld het directe effect van de aanleg van een weg reistijdwinsten. Een verbetering van de bereikbaarheid levert echter ook een beter vestigingsklimaat voor bedrijven op. Dit is vaak voor de regio belangrijk. De weg kan dus als nevendoel hebben nieuwe bedrijven aan te trekken en nieuwe werkgelegenheid te creëren. In gebieden met een hoge werkloosheid kan werkgelegenheid een middel zijn om sociale problemen op te lossen en te voorkomen. Een ander nevendoel van de weg kan dus zijn sociale problemen die samenhangen met werkloosheid op te lossen. Het is van belang om in een MKBA oog te hebben voor relevante synergie-effecten. In de MKBA worden deze effecten ook wel 'indirecte effecten' genoemd.

Tip: Hoe krijg ik een goede MKBA?
Als je opdrachtgever bent van een MKBA, maar niet over uitgebreide MKBA-expertise beschikt, kunnen onderstaande tips helpen om tot een kwalitatief goede MKBA te komen.

1. *Weet hoe het werkt*: zorg dat er een goed begrip bestaat van het instrument. Deze handreiking helpt daarbij, aan te raden is om ook de 'Algemene leidraad voor MKBA' en de handreiking 'MKBA bij MIRT-verkenningen' te lezen.
2. *Haal kwaliteit in huis*: selecteer een bureau met een stevig economisch profiel en ervaring met MKBA's en let erop dat de mensen die ingezet worden zelf ook ervaring hebben met MKBA's en kennis hebben van het betreffende vakgebied.
3. *Wees betrokken*: dossierhouders hebben zelf waarschijnlijk veel waardevolle inzichten in de beleidskwestie die onderzocht wordt.
4. *Zorg voor brede input*: zorg ervoor dat de onderzoekers de relevante stakeholders en eventuele externe deskundigen op het onderwerp in een vroeg stadium bij de MKBA betrekken, zodat een zo compleet mogelijk beeld ontstaat. Daarnaast kan het betrekken van stakeholders helpen bij het creëren van draagvlak voor de uitkomsten.
5. *Toets de aannames en context van de studie*: de dossierhouder is vaak goed in staat om te beoordelen of de MKBA bouwt op een juiste schets van het probleem. Als het goed is heeft hij daar zelf ook input voor geleverd.
6. *Zorg voor een goede interactie tussen de opstellers van de MKBA en de beleidsmakers:* verantwoordelijk voor het voorbereiden van de besluitvorming. Tussentijdse inzichten uit de MKBA kunnen aanleiding zijn voor aanpassing van de beleidsalternatieven.
7. *Vergelijk het resultaat met vergelijkbare studies* in andere sectoren of in het buitenland: wijken de uitkomsten van de MKBA sterk af, zorg dan dat de onderzoekers de verschillen verklaren.
8. *Beoordeel de kwaliteit van de effectstudies met hiervoor opgestelde instrumenten*: er zijn verschillende instrumenten ontwikkeld om de kwaliteit van effectstudies te toetsen.

9. *Laat een second opinion uitvoeren*: het kan zinvol zijn om een deskundige, bijv. het CPB of het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een second opinion op de MKBA te laten uitvoeren. Let op: voer een second opinion alleen uit bij twijfel over de uitkomsten.
10. *Het is van belang dat een MKBA onafhankelijk en neutraal tot stand komt.*

MKBA en besluitvorming, toelichtend bij 8

Een MKBA levert informatie op over de gevolgen van verschillende alternatieven op de maatschappelijke welvaart en over de vraag wie profiteert en wie betaalt. Politici en andere betrokkenen beschikken zo over meer informatie om te komen tot een afgewogen (voorkeurs)beslissing. Een MKBA is een informatie-instrument dat beslissingen ondersteunt, maar niet vervangt. De uitkomsten van de MKBA en de businesscase zijn één van de elementen in het besluitvormingsproces. De MKBA ondersteunt het beleidsproces en de politieke besluitvorming door informatie te presenteren over de:

- verschillende beleidsalternatieven;
- relatie tussen maatregelen en effecten;
- risico's en onzekerheden bij maatregelen;
- verdeling van de kosten en baten;
- integrale maatschappelijke afweging van verschillende effecten.

In ieder stadium van beleidsvoorbereiding worden beslissingen genomen over de invulling van beleid(alternatieven). Dit pleit ervoor een MKBA vroegtijdig gedurende de verkenning uit te voeren. Nadeel van een vroegtijdige analyse is dat er minder informatie bekend is die relevant is voor de MKBA dan het geval is later in het traject. Oplossing in dat geval is om een minder diepgaande analyse uit te voeren, waarbij wel de MKBA-methode wordt gehanteerd en effecten in kaart worden gebracht maar waarbij het kwantificeren alleen op basis van direct beschikbaar materiaal wordt gedaan. Bij toepassing van een lichte vorm van een MKBA kan al snel blijken dat een maatregel naar verwachting evident positief of evident negatief uitvalt. In veel gevallen zal dit echter onduidelijk blijven. Juist in dit 'grijze gebied' is verdere verfijning nuttig. In een later stadium kan dan meer tijd worden besteed aan het kwantificeren en waarderen van effecten en/of het verder uitwerken van verschillende varianten van een maatregel.

9.4 Publieksparticipatie

Toelichtend

Tijdens de beoordelingsfase vindt consultatie plaats over het nog te bepalen concept-voorkeursalternatief. Wat vinden burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven en besturen van de beschouwde alternatieven, hun effecten, (maatschappelijke) kosten en baten. Deze consultatie is input voor de afweging van de alternatieven, de bestuurlijke besluitvorming en de processturing en de ambtelijke voorbereiding die daaraan vooraf gaan. Naast consultatie is het handig het publiek te blijven informeren over de voortgang en verkregen inzichten. In deze fase betreft dat de keuze van de meest kansrijke alternatieven, de afweging van (effecten van) de alternatieven tot het concept-voorkeursalternatief.

9.5 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming

Verplichtend

1. Stel indien significante effecten op Natura 2000-gebieden niet uitgesloten kunnen worden een passende beoordeling op.

2. Neem in de planning tijd op voor de bestuurlijke afstemming over het VKA.
3. Leg het VKA vast in een verkenningenrapport. Dit rapport is de (ontwerp-) structuurvisie, indien besloten is een verkenning met structuurvisie.

Toelichtend

Passende beoordeling, toelichtend bij 1

Specifiek voor Natura 2000-gebieden moet aannemelijk worden gemaakt dat geen significant negatieve gevolgen optreden. In veel gevallen zal het nodig zijn om mitigerende maatregelen in te zetten om uit te kunnen sluiten dat significante gevolgen ontstaan. In de Passende beoordeling wordt beschreven welke effecten op het Natura 2000-gebied worden verwacht en of deze significant zijn. Mitigerende maatregelen kunnen nodig zijn om significante effecten uit te sluiten.

De Passende beoordeling bevat een beschrijving van de natuurwaarden in het Natura 2000-gebied in kwestie. Van belang zijn de instandhoudingsdoelstellingen. Deze kunnen aan de hand van het aanwijzingsbesluit voor het natuurgebied worden weergegeven. Daarnaast worden de effecten van het project beschreven, inclusief de gevolgen voor de instandhoudingsdoelen. Bij de beoordeling van de effecten moet rekening worden gehouden met andere projecten en plannen die in combinatie met het beschouwde project van invloed kunnen zijn op het Natura 2000-gebied.

De globale Passende beoordeling kan sturend zijn voor de alternatieven-ontwikkeling in de plan-m.e.r. Als uit de toets blijkt dat alternatieven significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied veroorzaken, kunnen deze in beginsel niet worden uitgevoerd. De natuurregelgeving is in dit opzicht streng gebleken. Als blijkt dat men bij de voorkeursbeslissing toch voor een dergelijk oplossing wil kiezen zal er in deze fase een zeer gedegen onderbouwing (dat wil niet perse zeggen een gedetailleerde analyse) nodig zijn waarbij een nadere analyse nodig is op basis van de “ADC-criteria” (Alternatieven, Dwingende redenen van maatschappelijk belang en Compensatie). Dit houdt in dat alternatieven zijn onderzocht voor het natuur-aantastende alternatief, dat de eventuele keuze daarvoor onderbouwd kan worden met redenen van groot openbaar belang (waarbij de kosten/baten-analyse relevante informatie kan aanleveren) en dat de resterende effecten op natuur die niet gemitigeerd kunnen worden, worden gecompenseerd voordat de uitvoering van het project start.

Aandachtspunt bij de Passende beoordeling is dat in sommige gevallen de provincie bevoegd gezag is voor de vergunning. Daardoor kan een project met verschillende bevoegd gezagdragers te maken hebben. Het risico op vertraging kan worden beperkt door intensieve afstemming tussen de bevoegd gezagdragers te faciliteren, of door af te spreken dat één bevoegd gezag mede namens de anderen beslist.

Passende beoordeling, extra toelichtend HWN en HVWN

Als een TB wordt vastgesteld kan het opstellen van een Passende beoordeling noodzakelijk zijn vanwege mogelijke effecten op een Natura 2000-gebied. De beoordeling van deze effecten wordt bij de vaststelling van het Tracébesluit meegenomen. Dit betekent dat hiervoor het verlenen van een aparte vergunning op grond van de Wet natuurbescherming niet noodzakelijk is.

Afstemmen om tot een VKA te komen, toelichtend bij 2

Als de projectgroep de feiten bij de verschillende alternatieven heeft gepresenteerd, is het aan de bestuurders om tot een voorkeur te komen. Het is een proces van overleggen en afstemmen, deels

via formele bijeenkomsten, deels via het informele/bilaterale circuit. De rijks- en regiocoördinator spelen hierbij een belangrijke rol. Er wordt nog niet definitief gekozen voor een voorkeursalternatief, maar er wordt wel bepaald welk oplossing wordt beschreven in de stukken ter onderbouwing van de voorkeursbeslissing.

Tussen de beleidsdirecties en RWS is afgesproken geen Voorkeursbeslissing (VKB) meer te nemen bij teveel kennisonzekerheid. Is dit wel gewenst, neem dan in de raming een onzekerheidsreserve op. Het einde van de beoordelingsfase is het moment om te bekijken of er in de raming een onzekerheidsreserve moet worden toegevoegd.

Het is verstandig in de (adaptieve) voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst zogenaamde 'what-if scenario's' op te nemen. Daarin is vastgelegd welke risico's zich kunnen voordoen, hoe partijen deze risico's zoveel mogelijk voorkomen en hoe te handelen als deze risico's zich voordoen. Tijdens de beoordelingsfase moet ook het uitwerken van deze scenario's beginnen. Het is een spel wat door de bestuurders gespeeld wordt, wat gevoed moet worden met feiten uit de projectgroep.

Tip: optionele blokken
In de (adaptieve) voorkeursbeslissing kunnen optionele ´blokken´ worden opgenomen, die kunnen vervallen bij budgettekort. Denk bij de invulling van de blokken aan de afweging tussen 'need to have' en 'nice to have' aspecten, zoals het aanbieden van walstroom (meestal nice to have) bij ligplaatsen (need to have) voor binnenvaartschepen. Of bijvoorbeeld de aanleg van een extra rijstrook (need to have) met wegverlichting (nice to have).

Tip: Houdt de bestuurders voortdurend betrokken
Wacht niet met het betrekken van bestuurders tot alles bekend is. Stem regelmatig af met de ambtelijke begeleidingsgroep en informeer de bestuurders over de voortgang en uitkomsten. Ook wanneer de uitkomsten niet lijken te voldoen aan de bestuurlijke wensen. Blijf zo op de hoogte van wat de bestuurders willen, zodat er aan het einde geen verrassingen ontstaan.

Tip: Onafhankelijke adviserende partij
Het kan erg efficiënt/zinvol zijn om een onafhankelijke partij een adviserende rol te geven over de uitkomsten van het ruimtelijk onderzoek. De Rijksadviseur Infrastructuur heeft geadviseerd bij de verkenningen Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken, Holland Rijnland en Ring Groningen. Een dergelijke onafhankelijke adviseur kan de samenwerking tussen de partijen bespoedigen omdat hij/zij geen belangen heeft behalve (ruimtelijk) inhoudelijke. Bij de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft dit de samenwerking vlot getrokken en uiteindelijk de doorslag gegeven. Belangrijk is de positie die de adviseur inneemt, zo is het geven van advies aan de stuurgroep / bevoegd gezag veel efficiënter (Utrecht/Groningen) dan aan de projectgroep (Holland Rijnland).

Voorbeeld: houd in je VKA ruimte om onvoorziene details op te vangen
Het VKA moet een duidelijke keuze zijn, maar zet de ruimte ook weer niet te krap. Een verkenning eindigt altijd met onzekerheden die in de planuitwerking uitgewerkt gaan worden. Voor de overnachtingshavens langs de Boven-IJssel zijn in de verkenningsfase meerdere locaties langs de rivier onderzocht. In het VKA is de keuze vastgelegd voor één specifieke plas langs de rivier, en ook op welke oever van de plas het project uitgevoerd zou worden. In de planuitwerkingsfase bleek deze oever nadelen te hebben, die de andere oevers niet hadden. De voordelen die in de verkenningsfase gezien werden, wogen niet op tegen de nadelen die in de nadere uitwerking ontdekt waren. Daarmee verschoof de voorkeur naar een andere oever in dezelfde plas.

De minister moet in zo'n geval eigenlijk tot en met de Tweede Kamer melden dat ze terug komt op haar voorkeursbeslissing, terwijl de werkelijke verschuiving gering is.
Dit had kunnen worden voorkomen, als het VKA zich had beperkt tot het aanwijzen van een plas, met daarbij een voorkeur voor een oever van de plas, en een 'what-if-scenario' om een andere oever te kiezen als er onverwachte nadelen aan de voorkeursoever kleven.

Voorbeeld: verkrijgen bestuurlijk draagvlak.
Bij de verkenning RRAAM is gewerkt met een bestuurlijke ambassadeur. Deze betrokken bestuurder kan een rondje maken bij andere bestuurders. Hij kan vanuit zijn positie de standpunten van andere bestuurders peilen, en werken aan draagvlak voor het project.

Voorbeeld: informeel informeren bestuurders
Bij de verkenning InnovA58 is voorafgaand aan een formele stuurgroepvergadering een 'Synthesesessie' georganiseerd. In deze (dagdeel)sessie zijn de resultaten van de verkenning uitgebreid toegelicht en was er voor de bestuurders volop gelegenheid om (op informele wijze) door te vragen op inhoud en ook om de waarde van de resultaten voor de besluitvorming te interpreteren/te bepalen. De sessie heeft bijgedragen in inzicht in inhoud, te nemen besluiten én in belangen van de andere bestuurlijke partners. Deze sessie heeft de formele besluitvorming – later in de stuurgroep - over het voorkeursalternatief zeer positief bevorderd.

Vastleggen voorkeursalternatief, toelichtend bij 3

Essentie van (adaptieve) voorkeursbeslissing is dat er een eenduidige en concrete scope voor het project wordt afgesproken en dat andere alternatieven gemotiveerd worden uitgesloten van verdere studie. Dit wordt vastgelegd in het verkenningenrapport. Schrijf in het verkenningenrapport geen stukken over, maar zorg dat er verwezen wordt naar de stukken die dienen ter onderbouwing van de voorkeursbeslissing.
De beleidsuitgangspunten voor de ontwikkeling moeten in het verkenningenrapport worden opgenomen. De uitkomsten van de effectonderzoeken dienen ter onderbouwing van de in het verkenningenrapport aangevoerde argumenten voor de ingezette lijn. Overschrijven is dus niet nodig, verwijzen is voldoende.

Let op: paragraaf duurzame leefomgeving
Bij ieder project wordt een paragraaf opgeleverd over duurzame leefomgeving, gericht om bij te dragen aan de ambitie van Rijkswaterstaat. De netwerken van Rijkswaterstaat zijn ten minste energieneutraal en circulair ontworpen, dragen bij aan de integrale opgave van een gebied en hebben een positieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving voor gebruikers en omwonenden.

Als het verkenningenrapport tevens de (ontwerp-)structuurvisie is, houd dan rekening met het feit dat niet alle documenten ter inzage worden gelegd. De uitkomsten van onderzoeken die niet ter inzage worden gelegd, zoals de stukken die kostenramingen bevatten en andere marktgevoelige informatie, moeten voor zover het informatie betreft die niet gevoelig is en die redelijkerwijs nodig is voor een beoordeling van het ontwerp, wel worden opgenomen in de structuurvisie (art. 6 Tw en 3:11 Awb). Voor de rest geldt ook in het geval van een structuurvisie dat overschrijven niet nodig is.

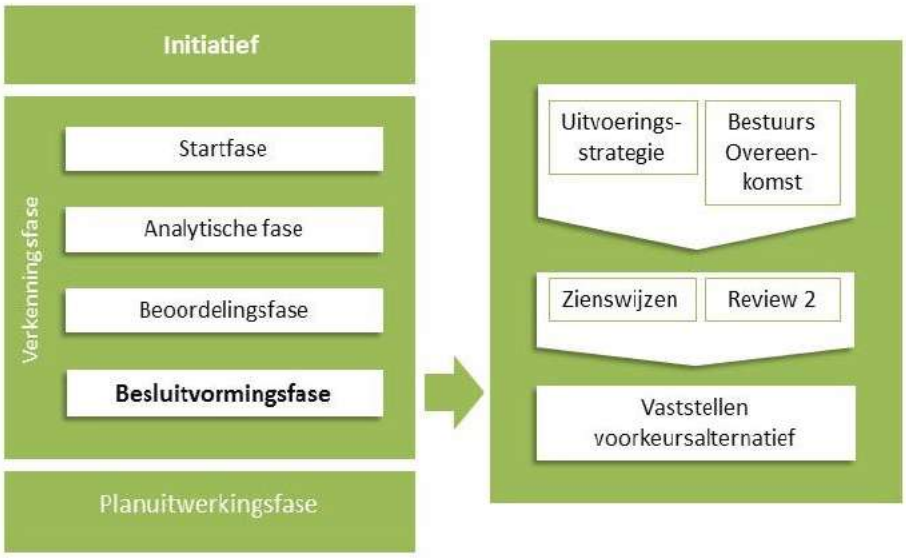
De structuurvisie moet digitaal worden ontsloten. De eisen waaraan digitale plannen moeten voldoen zijn te vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Let op: Opstellen verantwoording wijze van betrokkenheid omgeving
In de Wro worden geen eisen gesteld aan de participatie van het publiek bij het opstellen van de structuurvisie. Wel moet een verantwoording over de wijze van betrokkenheid van de omgeving worden opgesteld, dat tot doel heeft elk project te dwingen over participatie na te denken, zonder een dwingend keurslijf van participatiemomenten voor te schrijven. Dit geeft de vrijheid te geven om maatwerk te leveren.
Er worden in de Wro geen eisen aan de inhoud of vorm van de verantwoording gesteld. Het communicatie/participatieplan wat opgesteld is voor het plan van aanpak kan de basis zijn voor de verantwoording.

10 Besluitvormingsfase

Introductie algemeen

Deze fase heeft een sterk *politiek-bestuurlijk karakter*. Om te kunnen komen tot een stabiele planuitwerkingsfase is het van belang dat bestuurders een eenduidige keuze maken voor een maatschappelijk gedragen voorkeursalternatief. Dit vergt goede afstemming en afspraken over het vervolgproces (uitvoeringsstrategie, wie doet wat, hoe en wanneer) en dit moet worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Ook is het van belang dat de bestuurders er tijdig voor zorgdragen dat hun besluit gedragen is bij de volksvertegenwoordigers (Tweede Kamer, Provinciale Staten en/of Gemeenteraden). In de volgende paragrafen worden de spelers en rollen beschreven. Daarna komen de verschillende processtappen aan bod.



Voor de adviesbureaus zit het werk van de onderzoeken in de verkenningsfase er op. Alleen de partij die de ontwerp-structuurvisie heeft opgesteld moet nog aan de slag. Deze wordt na de ter inzage legging aangepast naar de definitieve structuurvisie. Ook voor de projectgroep is het belangrijkste werk in de verkenningsfase afgerond. In de besluitvormingsfase zijn het nog de laatste loodjes: meewerken aan de uitvoeringsstrategie voor de planuitwerkingsfase, het ontwerpen van de bestuursovereenkomst en het organiseren van de ter inzage legging van de structuurvisie.
Op basis van de verwachte effecten van de alternatieven, het maatschappelijk draagvlak en hun politieke voorkeur zullen de bestuurders een keuze maken voor het voorkeursalternatief en moeten ze daarvoor budget reserveren. Deze keuze wordt voorbereid door de stuurgroep.

In de besluitvormingsfase komt een aantal 'producten' samen: de (ontwerp)structuurvisie, inclusief eventueel MER en/of MKBA / verkenningenrapport, de (concept) voorkeursbeslissing, en de (concept) bestuursovereenkomst. Deze verschillende producten zijn op elkaar afgestemd en bevatten inhoudelijk geen tegenstrijdigheden. De basis voor de hele besluitvorming is gelegen in de structuurvisie, of als deze niet is opgesteld, het verkenningenrapport. In de structuurvisie/verkenningenrapport zijn de kansrijke alternatieven uitgewerkt en beoordeeld en wordt op basis daarvan een voorkeur voor een bepaald alternatief onderbouwd: het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief maakt dus onderdeel uit van de structuurvisie/het verkenningenrapport. Een structuurvisie heeft alleen doorwerking voor de vaststellende overheid. Bij de planuitwerking en realisatie van een voorkeursalternatief kunnen echter meerdere overheden betrokken zijn, zowel Rijks als regionale. Hoewel andere overheden de structuurvisie wel in hun

afwegingen moeten betrekken, bestaat er daarnaast veelal de behoefte het voorkeursalternatief meer bindend vast te leggen. Met een bestuursovereenkomst kunnen andere overheden gecommitteerd worden aan het voorkeursalternatief. In bestuursovereenkomst worden nadere afspraken gemaakt, binnen de reikwijdte van de (adaptieve) voorkeursbeslissing. Aandachtspunt is wel dat de bestuursovereenkomst de ruimte moet laten om als in de planuitwerking nieuwe inzichten ontstaan of wet- en regelgeving verandert, geen van de partijen verplicht kan worden tot realisatie.

10.1 Projectbeheersing

Verplichtend

1. Organiseer de gate review.
2. Zorg voor een goede kwaliteitsborging.

Gate review, toelichtend bij 1

Voor een stabiele planuitwerkingsfase is een goede verkenning essentieel. Daarom is het zinvol om vóór het afsluiten van de verkenningsfase te controleren of de belangrijke onderdelen van de verkenning zorgvuldig zijn doorlopen en dat de (adaptieve) voorkeursbeslissing voldoende is uitgewerkt. Als dit niet het geval is, kunnen er problemen ontstaan in de planuitwerkingsfase. Die controle wordt gedaan tijdens de 'gate review'. Een positieve uitkomst van de review betekent commitment van de uitvoeringsorganisatie. Het uit laten voeren van een review door een onafhankelijke organisatie, of de organisatie die voor de planuitwerking aan de lat staat, is een ingebouwde waarborg tegen overhaaste voorkeursbeslissingen.

De review wordt uitgevoerd op de concept-voorkeursbeslissing. De belangrijkste bronnen zijn het concept-eindproduct en de achterliggende documenten. Daarnaast worden interviews gehouden met bij het project betrokken medewerkers. De review wordt afgesloten met een rapportage van bevindingen. Op punten waarop niet aan de eisen wordt voldaan wordt daarin aangegeven wat de risico's en gevolgen zijn van de tekortkomingen en wat er nodig is om deze te verhelpen.

De projectgroep kan bevorderen dat de review eenvoudig is en met positief gevolg afgelegd wordt door kwaliteitsborging en risicomanagement een duidelijke plaats te geven in de verkenning. Een helder ontwerp/keuzedossier kan helpen alles navolgbaar vast te leggen. Alle projectleden zijn verantwoordelijk voor het goed doorlopen van de gate review.

Let op: doorlooptijd
De review moet (tijdig!) worden aangevraagd door de partij die verantwoordelijk is voor de verkenning/voorkeursbeslissing. De doorlooptijd van de review zelf bedraagt ongeveer 6 weken vanaf de aanvraag, als meteen na de aanvraag een reviewteam wordt in gesteld. De definitieve voorkeursbeslissing kan pas worden vast gesteld als de review is afgerond, al dan niet na het repareren van tekortkomingen die naar voren zijn gekomen.

Tip: een goede voorbereiding…
Een goede projectbeheerser ziet kansen en risico's ver van te voren middels de verschillende instrumenten. De projectbeheerser kan dan ook nu al een advies geven op de planning, risico's, kosten etc. van de planuitwerkingsfase, uitvoeringsfase en beheerfase.

Checklist: Klaar voor de gate review?
Bij de gate review wordt de volgende hoofdvraag beantwoord:

"Kan de organisatie die voor de planuitwerking aan de lat staat verder met dit resultaat?".

Er moet op de volgende vragen een antwoord gegeven worden:
- *Scope*: zijn de projectkenmerken op een voldoende detailniveau vastgelegd?
- *Kosten*: Is de raming actueel en volledig en voorzien van een bandbreedte? Past het budget op de raming en is er voldoende reserve voor de dekking van risico's en onzekerheden? Dit betreft zowel de planuitwerkings- als de realisatiekosten.
- *Planning*: is de planning van het project realistisch/haalbaar en is voldoende rekening gehouden met mee- en tegenvallers.
- *Organisatie*: is de personele capaciteit voor de volgende fasen beschikbaar?
- *Kwaliteit nut en noodzaak*: heeft de alternatievenselectie op (juridisch) deugdelijke wijze plaatsgevonden? (duidelijke probleem/doelstelling, nut en noodzaak voldoende aangetoond, relevante alternatieven zijn onderzocht en onderling vergeleken, één alternatief geselecteerd).
- *Draagvlak*: is er voldoende draagvlak voor de (adaptieve) voorkeursbeslissing? (bestuurlijke overeenstemming, maatschappelijke acceptatie)

Kwaliteitsborging, toelichtend bij 2

Om de inhoudelijke kwaliteit van processen en producten te bevorderen zijn enkele instrumenten ontwikkeld, zoals Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) met systeem, proces en producttoetsen en System Engineering (SE). Om hun functie goed te kunnen benutten is het verstandig deze instrumenten vroegtijdig in te zetten. Dit kan in het projectplan worden opgenomen.

Om een goede plankwaliteit te borgen kan gebruik worden gemaakt van een Q-team (bijvoorbeeld Ruimte voor de rivier) of een ander team dat belast is met de borging van de ruimtelijke kwaliteit, of kan gebruik worden gemaakt van de diensten van de Rijksadviseur Infrastructuur.

10.2 Markt en inkoop

Verplichtend

1. Stel een uitvoeringsstrategie voor de planuitwerkingsfase op.
2. Laat de uitvoeringsstrategie op- of vaststellen door de ambtelijk opdrachtgever voor de planuitwerkingsfase.
3. Leg, in het geval een structuurvisie wordt vastgesteld, de uitvoeringsstrategie vast in een bestuurlijke overeenkomst.

Toelichtend

Voorbereiden uitvoeringsstrategie, toelichtend bij 1 en 2

Voor een soepele overgang van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase wordt bij de voorbereiding van de (adaptieve) voorkeursbeslissing een plan van aanpak geschreven voor de planuitwerkingsfase. Hierdoor ontstaat inzicht in de benodigde capaciteit (intern RWS en/of extern bij de markt) en middelen. Als niet aannemelijk wordt gemaakt dat deze beschikbaar zijn, kan het initiatief niet over van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.
Bij het voorbereiden van de uitvoeringsstrategie moet bepaald worden welke bestuurder eigenaar wordt van de planuitwerkingsfase. Als de verkenning resulteert in meerdere deelprojecten, wordt voor ieder deelproject een eigenaar aangewezen. Ook de rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer voor de planuitwerkingsfase worden ingevuld.
De uitvoeringsstrategie voor de planuitwerkingsfase wordt opgesteld door de ambtelijke opdrachtgever voor die fase.

Hoofdelementen van de uitvoeringsstrategie zijn:

- Wijze van betrekken van de markt;
- Wordt er vervlochten, en zo ja op welke wijze;
- Opzet participatie tijdens planuitwerking;
- Richtinggevend budget;
- Beschrijving vervolgtraject en formele procedures en planning van de planuitwerkingsfase. Behulpzaam hierbij is een analyse welke formele procedures gevolgd worden en de mogelijkheden voor parallelschakeling/vervlechting ((O)TB, bestemmingsplan, projectplan Ww).

Uitvoeringsstrategie en structuurvisie, toelichtend bij 3

Zoals gesteld in de Wro wordt in de structuurvisie vastgelegd op welke manier voorgenomen ontwikkeling naar verwachting worden gerealiseerd (de uitvoeringsstrategie). De MIRT Spelregels verplichten dat de uitvoeringsstrategie wordt vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst.

De uitvoeringsstrategie geeft aan hoe de inhoudelijke samenhang tussen de (deel)projecten in het voorkeursalternatief bij planuitwerking en realisatie wordt bewaakt, wie voor deze samenhang verantwoordelijk is en hoe invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheidsverdeling per (deel)project gedurende deze fasen. Tevens wordt aangegeven welke risico's onderkend worden, wat de beheersmaatregelen zijn en hoe de (inhoudelijke en financiële) verantwoordelijkheids-verdeling tussen deelnemers is geregeld.

Tip: Start aanbesteding aan de markt

Uitgangspunt bij MIRT-projecten is dat de overheid de markt zo vroeg mogelijk betrekt om zo te komen tot een zo groot mogelijke meerwaarde. Doorgaans betekent dit ook de start van een aanbestedingsprocedure ten behoeve van de realisatie van het project. Daarvoor is overeenstemming tussen de betrokken overheden over het project van groot belang.

In sommige gevallen kan een aanbesteding reeds starten voor de voorkeursbeslissing – m.n. bij zeer eenvoudige projecten waarover bestuurlijke consensus is kan dit relevant zijn. Het belangrijkste voordeel is tijdswinst.

In andere gevallen is het voldoende de aanbesteding te starten bij of na het nemen van het formele besluit – zoals het Tracébesluit, bestemmingsplan e.d. Dit geldt m.n. voor projecten waar vroege marktwerking een beperkte meerwaarde heeft voor innovatie, zoals eenvoudige sectorale projecten.

Bij meer complexe sectorale en gebiedsontwikkelingsprojecten waarbij verschillende ontwikkelingen gecombineerd worden, kan het relevant zijn om snel na de voorkeursbeslissing de aanbesteding te starten om zo de biedende marktpartijen ruimte te geven voor het (ruimtelijk) optimaliseren van het project in de planuitwerkingsfase. Voorwaarde is dat de voorkeursbeslissing voldoende stabiliteit biedt voor een eenduidige uitvraag aan de markt. Voordeel is dat de transactiekosten relatief beperkt blijven (tot de planuitwerkingsfase) en er toch nog ruimte is voor creatieve inbreng door de markt.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen

Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Produktie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

10.3 Voorbereiden bestuurlijk besluit

Verplichtend

1. Stel een bestuursovereenkomst op met de betrokken partijen. Dit zijn ten minste de partijen die mee financieren.
2. Verzend de ontwerp-structuurvisie naar de betrokken decentrale overheden.
3. Regel de zienswijzeprocedure als voor een verkenning een ontwerp-structuurvisie, al dan niet samen met een (plan-)MER, ter visie moet worden gelegd. Als bij een vormvrije verkenning participatie plaatsvindt, bedenk dan op welke wijze participatie het beste kan plaatsvinden (zie hiervoor ook de Tabel op p.93).
4. Draag zorg dat de voorkeursbeslissing wordt genomen.
5. Verzend de structuurvisie voor behandeling naar de Tweede Kamer, bij een structuurvisie onder de Wro.

Toelichtend

Bestuursovereenkomst, toelichtend bij 1

Het doel van een bestuursovereenkomst is om alle afspraken vast te leggen tussen Rijk en regio. Deze overeenkomst is noodzakelijk voor de doorstroming van het initiatief naar de planuitwerkingsfase. De betrokken bestuurders leggen de overeenkomst voor aan de achterban.

Let op: Na een verkenning kan ook besloten worden geen planuitwerking te starten
Als de voorkeursbeslissing inhoudt dat er geen planuitwerking wordt gestart, is het waarschijnlijk niet nodig om een bestuursovereenkomst te sluiten. Er zijn dan ook geen partijen die iets gaan financieren, daarmee vervalt de noodzaak tot om afspraken te maken. De tekst over de bestuursovereenkomst is voor deze verkenningen dan ook niet van toepassing.

De bestuursovereenkomst bevat een uitwerking van de bestuurlijk-juridische en financiële afspraken, beschrijving van de uitvoeringsstrategie en de invulling van het opdrachtgeverschap voor de (deel)projecten en te volgen procedures in de planuitwerkingsfase.

Met de (adaptieve) voorkeursbeslissing moet een breed gedragen beslissing worden genomen, waar Rijk en regio zich binden aan het project. Daarvoor is een goede afstemming door de verschillende bestuurders essentieel. Ook als gekozen is voor een verkenning met structuurvisie is een bestuursovereenkomst noodzakelijk. Een Rijksstructuurvisie is in principe alleen bindend voor het Rijk, een provinciale structuurvisie alleen voor de provincie. De betrokken ministers/staatssecretarissen nemen, c.q. de Ministerraad neemt uiteindelijk een besluit over de (adaptieve) voorkeursbeslissing en daarmee de doorstroming naar een volgende MIRT-fase. Het MIRT draait immers om rijksgeld. Een bestuursovereenkomst is nodig om afspraken tussen rijk en regio vast te leggen.

Let op: Leg niet vast dat het voorkeursalternatief gerealiseerd wordt
Voorkomen moet worden dat partijen op basis van de bestuursovereenkomst naar de rechter kunnen stappen, om realisatie af te dwingen. Op de verkenning volgt de planuitwerking. Hierin kunnen nieuwe inzichten naar voren komen, of de wereld om het project heen kan veranderen, waardoor het voorkeursalternatief niet meer gerealiseerd kan worden. De kans op nieuwe inzichten is groter als er geen structuurvisie is opgesteld; de formele zienswijze-procedure moet dan nog starten. Ook als er nog geen volwaardig MER ligt, moet er ruimte blijven om die uitkomsten mee te kunnen nemen.

De regio- en Rijkscoördinator hebben vanuit de stuurgroep een belangrijke rol bij het komen tot een gezamenlijke beslissing. Gevaar is dat op dit soort momenten cultuurverschillen een onderling wantrouwen in de hand werken. De coördinatoren hebben als taak de onderlinge communicatie te faciliteren. De neuzen van de betrokken bestuurders moeten dezelfde kant op staan, voordat met de ontwerp-structuurvisie naar buiten kan worden getreden.

Over de structuurvisie (inclusief het voorstel voor een concept voorkeursbeslissing) en de concept bestuursovereenkomst vindt een projectspecifiek bestuurlijk overleg plaats. De resultaten van dit bestuurlijk overleg worden door betrokken regionale partijen ter instemming aan hun achterbannen voorgelegd (alle omliggende besturen: Raad, Provinciale Staten, Stadsregio's, Waterschappen). Andere partijen, zoals maatschappelijke organisaties hebben geen formele rol in het besluitvormingsproces, maar moeten wel gecommitteerd zijn aan het besluit. Dit kan worden georganiseerd via de stakeholdersparticipatie. Als het van belang is dat een toekomstige beheerder zich al bindt aan het voorkeursalternatief, kan een convenant worden opgesteld. Er is dan al een privaatrechtelijke overeenkomst voordat er een bestuursrechtelijk besluit is genomen. Het feitelijke schrijven van de bestuursovereenkomst gebeurt door de projectgroep.

Zienswijze procedure ontwerp structuurvisie, toelichtend bij 3

Bij de tervisielegging van een ontwerp structuurvisie met een plan-MER wordt iedereen de gelegenheid geboden daarop zienswijzen in te dienen (§ 7.4 Wet milieubeheer). Dit geldt eveneens voor een ontwerp-structuurvisie die op grond van de Tracéwet zonder plan-MER (wat zelden voor zal komen) ter visie wordt gelegd. Indien op grond van de Wro een ontwerp-structuurvisie zonder plan-MER ter visie wordt gelegd, geldt formeel niet de eis dat een ieder daarop kan reageren. De trekker van de structuurvisie - bij de Rijksstructuurvisie het Rijk en bij de provinciale structuurvisie de provincie- kan dan zelf bepalen op welke wijze burgers en maatschappelijke organisatie bij de voorbereiding van de structuurvisie worden betrokken (zie ook de tabel op pag. 93).

Bij het besluit worden de zienswijzen meegenomen in de afweging. Op de ingediende zienswijzen wordt een gemotiveerde reactie gegeven. Als er veel reacties zijn ontvangen kan hiervoor een Nota van Antwoord worden opgesteld.

Ook bij verkenningen zonder structuurvisie of verkenning met structuurvisie zonder plan-MER kan het zinvol zijn reacties te vragen op het ontwerp van het voorkeursalternatief. In dat geval gelden geen wettelijke eisen aan de wijze waarop de omgeving (burgers, maatschappelijke organisaties en betrokken bestuursorganen) bij de verkenning en de resultaten daarvan worden betrokken en zijn de hiervoor weergegeven weergegeven procedurele eisen dus niet van toepassing. Het project is dan vrij om te bepalen aan wie een reactie wordt gevraagd, op welke wijze gereageerd kan worden en gedurende welke termijn. Overigens is participatie bij een vormvrije verkenning altijd verplicht volgens de Tracéwet.

Openbare kennisgeving

Omdat voor een structuurvisie geen procedure is voorgeschreven, wordt teruggevallen op de algemene eisen uit de Awb. De eisen waaraan een openbare kennisgeving moeten voldoen staan vermeldt in art. 3:12 Awb. Art. 2.4 van de Wro bevat extra eisen die vanuit de Wro aan de verspreiding van de kennisgeving worden gesteld.

Ter inzage legging

Art. 3:11 Awb bevat de eisen aan de stukken die ten minste ter inzage moeten worden gelegd. De duur van de ter inzage legging wordt bepaald in art. 3:16 Awb.

Zienswijzen

Afdeling 3.4 van de Awb geeft aan wie zienswijze kunnen indienen, en op welke wijze.

Iedereen die zienswijzen naar voren heeft gebracht krijgt antwoord van het bevoegd gezag (vaak uitgevoerd door de projectgroep). Het bevoegd gezag geeft bij de definitieve structuurvisie aan hoe met de ontvangen zienswijzen is omgegaan. Meestal gebeurt dit in de vorm van een Nota van Antwoord.

Let op: Exceptieve toetsing
In lijn met de Wro is de voorkeursbeslissing – als onderdeel van de structuurvisie – niet voor beroep vatbaar. Dit neemt niet weg dat de bestuursrechter bij beroep tegen het uiteindelijke besluit (Tracébesluit, inpassingsplanbestemmingsplan, projectplan of ontgrondingsvergunning) het achterliggende besluit (in dit geval dus de voorkeursbeslissing) nog kan toetsen (exceptieve toetsing). Om dit risico te beperken moet ervoor worden gezorgd dat de voorkeursbeslissing is gebaseerd op vergelijkbare methoden als deze besluiten , zij het met vereenvoudigde input en meer bandbreedte rond de uitkomsten.

Voorkeursbeslissing, toelichtend bij 4

Het resultaat van MIRT 2 'Voorkeursbeslissing' is een maatschappelijk breed gedragen bestuurlijke keuze voor één voorkeursalternatief, waarbij aan alle wettelijke kaders is voldaan. In de Spelregels MIRT staan de punten opgenomen die ten minste onderdeel uitmaken van de (adaptieve) voorkeursbeslissing. De nadere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Ondanks dat er gekozen is voor één voorkeursalternatief zijn er wel verschillende technische varianten mogelijk. De keuze voor de (adaptieve) voorkeursbeslissing MIRT 2 dient genomen met een raming van het voorkeursalternatief met een bandbreedte van maximaal 25%. Er moet 100% dekking zijn voor de benodigde financiële middelen. Uiteraard is het mogelijk dat, na het nemen van een voorkeursbeslissing, zich in de planuitwerking toch een probleem voordoet met het voorkeursalternatief dat leidt tot bijvoorbeeld aanpassingen en/of hogere kosten. In de voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst dienen daarvoor zogenaamde 'what-if scenario's' te worden opgenomen. Daarin is vastgelegd welke risico's zich kunnen voordoen, hoe partijen deze risico's zoveel mogelijk voorkomen en hoe te handelen als deze risico's zich voordoen.

Let op: De verkenning als eindpunt
De voorkeursbeslissing kan ook inhouden dat geen planuitwerkingsfase wordt gestart. Als er geen gedeelde visie is over hoe de opgave aangepakt moet worden, kan de opgave terug op de gebiedsagenda worden geplaatst. Als rijk en regio het er over eens zijn dat niets doen de beste optie is, is de planuitwerkingsfase overbodig.

Het afronden van de verkenning bestaat uit drie delen:

- Het vaststellen van de structuurvisie
- Het nemen van de MIRT voorkeursbeslissing op het BO MIRT
- Het ondertekenen van de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio.

De MIRT voorkeursbeslissing wordt bij voorkeur genomen op het BO MIRT. Omdat deze maar eenmaal per jaar is, kan het voorkomen dat de structuurvisie al eerder is vastgesteld. Het vaststellen van de structuurvisie vindt dan plaats in het projectspecifieke bestuurlijke overleg als deze is opgesteld, net als het ondertekenen van de bestuursovereenkomst.

Tip: Een voorkeursbeslissing voor meerdere projecten
Een verkenning leidt tot één (adaptieve) voorkeursbeslissing. De (adaptieve) voorkeursbeslissing kan wel betrekking hebben op meerdere projecten. Zeker bij integrale gebiedsopgaven zal het onderwerp vaak niet beperkt zijn tot een enkele opgave, maar vaker een samenhangend pakket van maatregelen zijn. Voor elk project wordt één voorkeurs-alternatief gekozen. Wanneer een (adaptieve) voorkeursbeslissing meerdere projecten omvat, wordt de samenhang tussen deze projecten gewaarborgd met een uitvoerings- strategie. In de uitvoeringsstrategie worden afspraken gemaakt over hoe verschillende deeltrajecten in de vervolguitwerking op elkaar aansluiten. De uitvoeringsstrategie maakt onderdeel uit van de structuurvisie.

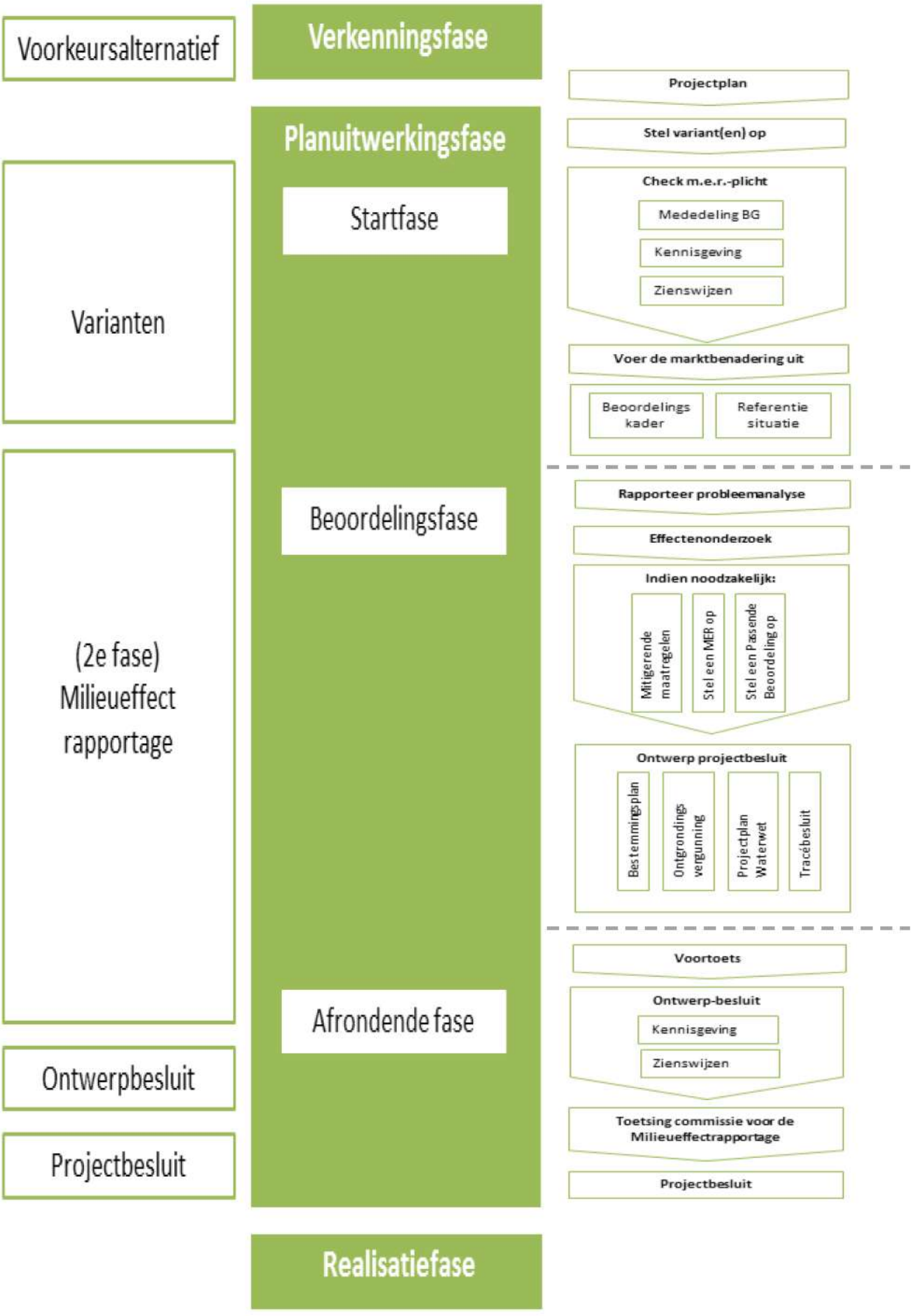
De (adaptieve) voorkeursbeslissing (MIRT 2) wordt, door middel van de afsprakenlijst van het bestuurlijk overleg per gebiedsdeel, aan de Tweede Kamer gemeld. Bij betrokkenheid van decentrale overheden bij de uitvoering en/of financiering wordt de (adaptieve) voorkeursbeslissing ook door hen aan Staten en Raden gemeld.

Het voorkeursalternatief wordt vervolgens in de planuitwerkingsfase geoptimaliseerd.

Verzenden aan Eerste en Tweede Kamer, toelichtend bij 5

In de Wro (art. 2.3 lid 5) zijn eisen opgenomen aan de tijd die de beide Kamers moeten krijgen voor de behandeling van de structuurvisie. Dit geldt alleen voor structuurvisies die niet onder de Tracéwet vallen.

Planuitwerking


Voorkeursalternatief
Verkenningsfase
Projectplan
Planuitwerkingsfase
Stel variant(en) op
Startfase
Check m.e.r.-plicht
Mededeling BG
Kennisgeving
Zienswijzen
Varianten
Voer de marktbenadering uit
Beoordelings kader
Referentie situatie
Rapporteer probleemanalyse
Beoordelingsfase
Effectenonderzoek
Indien noodzakelijk:
Mitigerende maatregelen
Stel een MER op
Stel een Passende Beoordeling op
(2e fase) Milieueffect rapportage
Ontwerp projectbesluit
Bestemmingsplan
Ontgrondings vergunning
Projectplan Waterwet
Tracébesluit
Voortoets
Ontwerp-besluit
Kennisgeving
Zienswijzen
Afrondende fase
Ontwerpbesluit
Toetsing commissie voor de Milieueffectrapportage
Projectbesluit
Projectbesluit
Realisatiefase

11 Algemeen

Verplichtend

1. De projectmanager is verantwoordelijk voor het opstellen van een projectplan.

Toelichtend

De planuitwerkingsfase volgt op de (adaptieve) voorkeursbeslissing uit de verkenningsfase. In de planuitwerkingsfase is dus nog sprake van één alternatief. Eventueel zijn er varianten mogelijk binnen dit alternatief. Zoals bij elke fase in de MIRT-procedure start de planuitwerkingsfase met een interne opdracht binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) of het Directoraat-Generaal Ruimte en Water (DGRW) aan het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat om de planuitwerking uit te voeren.

Vervolgens wordt eerst een projectplan door de regionale organisatiedelen opgesteld. Het projectplan is bedoeld als intern document van de opdrachtnemer waarin staat aangegeven hoe de werkzaamheden tijdens de planuitwerkingsfase ter hand worden genomen. Een projectplan beschrijft de doelen en inhoud van het project en de benodigde activiteiten. Daarnaast wordt ingegaan op de samenstelling van het projectteam en de projectbeheersing. Meestal wordt een projectplan door de HID of directeur van het betreffende regionale organisatieonderdeel goedgekeurd. Meer informatie over het projectplan is opgenomen in de Werkwijzer RWS.

In de planuitwerkingsfase voor droge projecten en sommige hoofdvaarweg-projecten wordt toegewerkt naar een Tracébesluit. Bij overige natte projecten kan dit een ander besluit zijn, zoals een wijziging van het bestemmingsplan, een omgevingsvergunning (Wabo), projectplan, peilbesluit of watervergunning (Waterwet), of ontgrondingsvergunning.

Tip: MIRT-besluit
Zorg dat aan de start van de planuitwerking het gesprek gevoerd wordt of met de MIRT-beslissing het informatieprofiel voldoende is ingevuld om een planuitwerking te starten.

De planuitwerkingsfase is gericht op het toetsen van het voorkeursalternatief en op het geven van rechtszekerheid bij het nemen van het (tracé)besluit, dus op absolute informatie. De planuitwerkingsfase is gericht op verdere uitwerking van het ruimtelijke voorkeursalternatief en een goede inpassing. Het voorkeursbesluit is leidend. De gegevens en beleidsuitgangspunten die ten grondslag liggen aan het voorkeursbesluit blijven van kracht in de planuitwerkingsfase (‘bevriezen uitgangspunten’). Tevens wordt bij het besluit het taakstellend budget definitief bepaald. Uiteindelijk wordt er een projectbeslissing (MIRT-beslismoment 3) genomen die wordt gekoppeld aan de geldende bestuursrechtelijke besluitvormingsprocedures (zoals Tracébesluit-, inpassingsplan-procedure etc.). Bandbreedtes (intrinsiek aan het bepalen van toekomstige effecten) rondom uitkomsten worden vertaald naar direct te nemen maatregelen en eventueel later te nemen maatregelen bij het in gebruik hebben van de gewenste ontwikkeling. Het besluit bevat de maatregelen die ‘aard en nagelvast’ zijn (zoals bijv. ZOAB). Het besluit en de bijbehorende maatregelen wordt getoetst aan de wettelijke vereisten. Voor sommige aspecten worden de wettelijke mogelijkheden van een programma-aanpak gebruikt (zoals PAS voor stikstof en NSL voor lucht). Voor die aspecten wordt het besluit niet aan de (wettelijke) doelen getoetst: dat gebeurt in het kader van het programma. Het is van belang om vroegtijdig te anticiperen op aansluiting bij de relevante programmatische aanpak, omdat opname een lange doorlooptijd kan hebben. Om een goede realisatie en gebruik te borgen dient bij het besluit aangesloten te worden op de methoden

die worden gebruikt bij de PAS. Zie voor het PAS ook het Draaiboek Actualisatie Prioritaire Projecten en het Kader Draaiboek Actualisatie Prioritaire Projecten PAS

Om de uitwerking van het voorkeursalternatief vorm te geven en een goede inpassing te ontwerpen, worden varianten van het voorkeursalternatief opgesteld, onderzocht en vergeleken. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Milieueffecten
- Planologische effecten en ruimtegebruik
- Sociale aspecten
- Probleemoplossend vermogen (verkeerskundig onderzoek/scheepvaartonderzoek/ waterkwaliteit /-kwantiteit)
- Kosten

Tip: Value Engineering (VE):
Bij elk project van RWS kan VE ingezet worden. In de planuitwerkingsfase kan VE worden ingezet om het voorkeursalternatief te optimaliseren. **Schakel een Value Manager in om samen te kijken of en hoe VE een bijdrage kan leveren (VEloket@rws.nl).**

De meeste effectonderzoeken kennen het volgende stramien:

1. effect identificatie (potentiële effecten) aan de hand van de huidige situatie en autonome ontwikkeling en beleid en wet- en regelgeving;
2. toetsingscriteria en beoordelingskader;
3. effectbepaling en -analyse (+ eventueel extra maatregelen);
4. effectbeoordeling en -toetsing van de effecten aan (milieu-)normen en doelstellingen;
5. standaard technische en mitigerende maatregelen (met name bij natuur);
6. eventueel effectbepaling en -analyse van extra maatregelen;
7. vergelijking van de varianten met het nulalternatief;
8. te evalueren effecten.

Deze stappen zijn verdeeld over de verschillende fases van de planuitwerking. Het evalueren van de effecten vindt plaats nadat het project is gerealiseerd en in gebruik is genomen.

Tip: Betrek specialisten
Deze handreiking voorziet in informatie voor een IPM-rolhouder, niet voor de specialist. Betrek daarom tijdig verschillende specialisten.

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt er steeds naar gestreefd om het aantal beoordelingscriteria in milieueffectrapportages te beperken om de onderzoekslast te beperken.

De uitkomsten van de effectonderzoeken met uitzondering van kosten kunnen gerapporteerd worden in een m.e.r.. Of het verplicht is een MER op te stellen volgt uit het Besluit m.e.r. en eventueel de m.e.r.-beoordeling. Er zijn twee situaties denkbaar als een m.e.r.-procedure wordt doorlopen:
1) de project-m.e.r. in de planuitwerkingsfase is voorafgegaan door een verkenningsfase met structuurvisie en een plan-m.e.r. De verkenningsfase is afgesloten met een vastgestelde structuurvisie en een voorkeursbeslissing.

2) de project-m.e.r. in de planuitwerkingsfase is voorafgegaan door een verkenningsfase zonder structuurvisie/plan-m.e.r. Er ligt een verkenningenrapport en een voorkeursbeslissing. Daarbij zijn twee situaties mogelijk:

a) in de verkenning is reeds de eerste fase van de m.e.r. doorlopen.
b) in de verkenning is geen aandacht aan de m.e.r. besteed.

Ad 1) In de eerste situatie kan het project-MER qua inhoud voortborduren op het reeds opgestelde plan-MER. In dit geval zullen al in de plan-m.e.r. tracé- of locatiealternatieven zijn onderzocht en afgevallen. In het project-MER worden de effecten van mogelijke varianten op het voorkeursalternatief beschreven.

Ad 2a) Als er al een eerste fase project-MER ligt, wordt dit aangevuld met een tweede fase project-MER tot een volledige project-MER.

Ad 2b) In het verleden werd in de verkenning niet altijd aandacht aan de m.e.r. besteed. Dan wordt in de planuitwerking voor het eerst een m.e.r.-procedure opgestart en kan in het project-MER dus niet een vervolg worden gegeven aan reeds uitgevoerd onderzoek naar alternatieven. Dit betekent dat op grond van de artikel 7.23 Wm in deze fase de milieueffecten van alle redelijkerwijs relevante (tracé- of locatie) alternatieven moeten worden onderzocht en in het MER beschreven. Omdat er al een voorkeursbeslissing is, is dit een zeer onwenselijke situatie. In het uiterste geval kan het betekenen dat moet worden teruggekomen op de voorkeursbeslissing.

12 Startfase

12.1 Ontwerp, Effecten en techniek

Verplichtend

In onderstaande opsomming is weergegeven welke activiteiten moeten plaatsvinden in de startfase:

1. Werk het voorkeursalternatief uit. Binnen dit alternatief worden soms varianten uitgewerkt.
2. Onderzoek altijd het doelbereik van het project. Stel bij de selectie van de te onderzoeken overige effecten de volgende vragen:
    a. Welke knelpunten zijn met betrekking tot wet- en regelgeving te verwachten door de voorgenomen activiteit?
    b. Welke uitkomsten van de verkenningsfase geven aanleiding tot verder onderzoek?
    c. Welke effecten zijn onderscheidend voor de keuze tussen varianten?
    d. Voor welke effecten is het wenselijk deze te beschrijven in verband met de communicatie en volledigheid?
    e. Welke onderzoeken heeft het bevoegd gezag gevraagd in het Advies reikwijdte en detailniveau (in het geval van een m.e.r.)?
3. Zorg dat de onderzoeksvragen aansluiten op de reden waarom het te onderzoeken effect is geselecteerd. Werk de onderzoeksvragen uit zodat heldere beoordelingscriteria en meetbare indicatoren ontstaan. Maak onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg en effecten tijdens gebruik.
4. Cluster de onderzoeksvragen per thema in een beoordelingskader.
5. Definieer het plangebied en het studiegebied per onderzoeksthema.
6. Hanteer een zo globaal mogelijk detailniveau (lees; voorkom onnodig gedetailleerd onderzoek). Weeg af of een thema kwalitatief of kwantitatief in beeld wordt gebracht. Aspecten ten aanzien waarvan eisen zijn gesteld in wet- en regelgeving dienen kwantitatief te worden beschreven.
7. Definieer de referentiesituatie. Let hierbij op wettelijke vereisten. Verantwoord inconsistenties tussen de verkenningsfase en planuitwerkingsfase als deze ontstaan.
8. Werk voor stikstofdepositie conform het 'Kader Pas'.
9. Laat door ten minste de voortoetsers van RWS accorderen:
    a. de te onderzoeken varianten;
    b. het beoordelingskader;
    c. het detailniveau van de verschillende onderzoeken;
    d. het studiegebied per onderzoeksthema;
    e. de uitgangspunten van elk onderzoek.

Toelichtend

Werk het voorkeursalternatief uit, toelichtend bij 1

In de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief zoals is opgenomen in de (adaptieve) voorkeursbeslissing nader uitgewerkt. Vanuit de Spelregels MIRT is het verplicht om opnieuw te kijken naar de mogelijkheden voor duurzaamheid en meekoppelkansen binnen de gemaakte afspraken.

De uitwerking in varianten en het onderzoek naar de effecten van de varianten kan gerapporteerd worden in een m.e.r.. Of het verplicht is een MER op te stellen volgt uit het Besluit m.e.r. en eventueel de m.e.r.-beoordeling. Er zijn twee situaties denkbaar als een m.e.r.-procedure wordt doorlopen:

1) de project-m.e.r. in de planuitwerkingsfase is voorafgegaan door een verkenningsfase met structuurvisie en een plan-m.e.r. De verkenningsfase is afgesloten met een vastgestelde structuurvisie en een voorkeursbeslissing.
2) de project-m.e.r. in de planuitwerkingsfase is voorafgegaan door een verkenningsfase zonder structuurvisie/plan-m.e.r. Er ligt een verkenningenrapport en een voorkeursbeslissing. Daarbij zijn twee situaties mogelijk:

a) in de verkenning is reeds de eerste fase van de m.e.r. doorlopen.
b) in de verkenning is geen aandacht aan de m.e.r. besteed.

Ad 1) In de eerste situatie kan het project-MER qua inhoud voortborduren op het reeds opgestelde plan-MER. In dit geval zullen al in de plan-m.e.r. tracé- of locatiealternatieven zijn onderzocht en afgevallen. In het project-MER worden de effecten van mogelijke varianten op het voorkeursalternatief beschreven.

Ad 2a) Als er al een eerste fase project-MER ligt, wordt dit aangevuld met een tweede fase project-MER tot een volledige project-MER.

Ad 2b) In het verleden werd in de verkenning niet altijd aandacht aan de m.e.r. besteed. Dan wordt in de planuitwerking voor het eerst een m.e.r.-procedure opgestart en kan in het project-MER dus niet een vervolg worden gegeven aan reeds uitgevoerd onderzoek naar alternatieven. Dit betekent dat op grond van artikel 7.23 Wm in deze fase de milieueffecten van alle redelijkerwijs relevante (tracé- of locatie) alternatieven moeten worden onderzocht en in het MER beschreven.

Alternatieven, varianten, scenario's

In de praktijk ontstaat wel eens verwarring tussen de termen alternatieven, varianten en scenario's.

Alternatieven zijn de hoofdkeuzes. Bij MIRT-projecten gaat het dan met name om tracé- en locatiekeuzes. Deze worden in de verkenning onderzocht, bijvoorbeeld in een plan-m.e.r. of eerste fase project-m.e.r.

Binnen alternatieven zijn verschillende varianten mogelijk. Dit zijn vaak meer technische aspecten, kleine verschillen in exacte positionering of bijvoorbeeld keuzes tussen mogelijke mitigerende maatregelen. Deze kunnen onderzocht worden in de (tweede fase) project-m.e.r.

Scenario's zijn verschillende manieren waarop de omgevingssituatie zich (onafhankelijk van het project) kan ontwikkelen, die gevolgen hebben voor de effectbepaling.

Voordat met de uitwerking van varianten wordt begonnen, moet duidelijk zijn binnen welke randvoorwaarden varianten gezocht worden en welke criteria worden gebruikt bij het uitwerken van varianten.

Een variant dient in ieder geval aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- qua keuze en ontwerp moet het passen binnen de voorkeursbeslissing;
- qua kosten moet het passen binnen het taakstellend budget;
- qua ontwerp en effecten moet het onderscheidende elementen bevatten;
- qua uitwerking mag het niet gelijk zijn aan, tijdens de verkenningsfase, afgevallen alternatieven.

Redenen om varianten uit te werken kunnen:

- van politiek-bestuurlijke aard zijn;

- een optimalisatie van het ontwerp om effecten te verkleinen zijn;
- een maatschappelijke aanleiding hebben (bijvoorbeeld door inspraak);

voortkomen uit het ontwerpproces (het alternatief biedt nog ruimte voor variatie).
Bundel varianten zoveel mogelijk. Als voor elke optimalisatie een aparte variant wordt ontwikkeld, vergroot dit de werklast, en is het gevaar dat bij de besluitvorming door de bomen het bos niet meer gezien wordt. Het *vooraf* zo goed mogelijk bepalen welke varianten relevant zijn, is één van de belangrijkste aandachtspunten bij het afbakenen van de reikwijdte van het te verrichten onderzoek.

Let op: rapporteren van varianten
Sturende factoren voor het opstellen van varianten die niet expliciet in de rapportage benoemd worden zijn:

- *de competentie van de initiatiefnemer*: oplossingen die buiten de competentie (planbevoegdheid) van de initiatiefnemer vallen, hoeven niet in beschouwing te worden genomen;
- *kosten*: alternatieven waarvan op voorhand vaststaat dat ze alleen uitvoerbaar zijn tegen zodanig hoge kosten dat deze niet in verhouding staat tot het doel, zijn niet als redelijk te beschouwen. De selectie mag echter niet alleen op basis van kostenoverwegingen plaatsvinden. In ieder geval moet worden voorkomen dat een variant te snel wordt weggeschreven op grond van hoge kosten.

Opstellen varianten, extra toelichtend HWN

Checklist: is de variant onderscheidend?
Vaak zullen de varianten onderscheidend zijn qua horizontale ligging binnen de hoofdkeuze van het voorkeursalternatief, waarbij gevarieerd kan worden in:

- afstand van de infrastructuur tot bebouwd gebied;
- afstand van de infrastructuur tot een (beschermd) natuurgebied;
- uitbreiding links of rechts van de weg (bij bestaande infrastructuur);
- reservering van een extra rijstrook (voorsorterend op een mogelijke extra uitbreiding).

Daarnaast kan op onderstaande ontwerpbeslissingen gevarieerd worden in:

- strookbreedte
- boogstralen
- hellingshoeken
- wegverhardingstype
- snelheidsregime

Het kan echter ook zijn dat het voorkeursalternatief nauwer gedefinieerd is en die ruimte niet meer biedt.

Opstellen varianten, extra toelichtend HVWN

Tip: varianten per type project
Hieronder zijn verschillende typen projecten opgenomen. Per type project zijn mogelijke varianten weergegeven. Daarnaast kunnen de te treffen mitigerende of compenserende maatregelen verschillen per varianten.

Havens/toegangsgeulen (zeehavens en overnachtingshavens)
Haven:

- mogelijke varianten voor de inrichting van de haven en voor de grondstromen en logistiek;
- aantal aanlegplaatsen en type aanlegplaatsen (voor zover ruimte binnen de scope);
- plaats van kranen;
- aan- en afvoerwegen;
- aanwezigheid van walstroom;
- maatregelen in aanlegfase (zie ook hieronder bij “Uitvoering kanaalverruiming”).

Toegangsgeul:

- mogelijke varianten voor baggertechnieken en strategieën voor verwerking, verspreiding c.q. stort van baggerspecie;
- beperkte variaties in breedte, diepte en lengte;
- nautische veiligheidsmaatregelen.

Kanaalverruiming/rivierverruiming
Ontwerp:

- de profielkeuze en lengte van het aan te passen tracé en diepte van de vaarweg;
- situering en vormgeving van (aanvullende) ligplaatsen;
- voorzieningen ter beperking van aanvaringsrisico’s;
- het voorkómen van aantasting van (ecologische) relaties tussen de in de omgeving gelegen natuurgebieden;
- situering en invulling van een ecologische zone langs het kanaal inclusief de mogelijkheden voor milieuvriendelijke oevers, bijvoorbeeld door het creëren van plasdrassituaties, evenals milieuvriendelijke aanleg van kunstwerken (bijv. faunapassages);
- gebruik van duurzame materialen.

Uitvoering:

- methode en fasering van de uitvoering (op hoofdlijnen); wijze van uitvoering van de benodigde infrastructurele werken en de daarvoor noodzakelijke omleidingen (op hoofdlijnen);
- noodzaak van (tijdelijke) wijzigingen in de grondwaterhuishouding in de aanlegfase en welke bouwkundige voorzieningen (inclusief bemalingen) worden getroffen, mede uit het oogpunt van veiligheid en risico voor schade in de omgeving;
- hoeveelheden te verwijderen grond en bodemslib (samenstelling, mate van verontreiniging, wijze van verwijdering en plaats), evenals de mogelijkheden voor hergebruik en nuttige toepassing (werk met werk maken);
- ruimtelijke mogelijkheden om vrijkomende grond tijdelijk op te slaan gezien de onmogelijkheid van het werken met een gesloten grondbalans.

Gebruik en beheer:
- het verkeersmanagement;
- vaarintensiteit (in relatie tot de scheepsgrootte) en vaarsnelheid;
- recreatief medegebruik van de oevers van het kanaal, zoals wandelen, fietsen en (sport)vissen.

Nevengeul
- de dimensies van de nevengeul en doorstroomopeningen van de inlaat.

Dijkversterking
- dimensionering (kruinhoogte, taludhellingen, tussenbermen);
- dijkverbeteringsmethoden;
- dijkbeheer.

Peilaanpassing
- de grootte van de peilaanpassing;
- permanente of periodieke peilaanpassing;
- wijze van beheersing van de peilaanpassing.

Delfstoffenwinning
- wijze van ontgraven, tijdsduur, fasering, toe te passen materieel;
- wijze van afvoer, bestemming van de vrijkomende grond;
- locatie, omvang en tijdsduur van eventuele tijdelijke depots;
- de uiteindelijke inrichting en inpassing in de omgeving;
- type beheer en gebruik na voltooiing van winning.

Baggerspeciedepot
- wijze van aanvoer en lossen baggerspecie, tijdsduur, fasering, toe te passen materieel;
- eventuele inrichting van een tijdelijk depot;
- wijze van eindafwerking en isolatievoorzieningen;
- toe te passen materialen mede in relatie tot het consolidatieproces;
- de uiteindelijke inrichting en inpassing in de omgeving;
- type beheer en gebruik na voltooiing.

Effectidentificatie, toelichtend bij 2

De effectberekeningen conform het beoordelingskader nemen veel tijd in beslag. Vaak zijn onderzoeken nodig om effecten te berekenen of in te schatten. Daarom wordt in een vroeg stadium van het project vastgesteld welke effecten in beeld moeten worden gebracht.
Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt er steeds naar gestreefd om het aantal beoordelingscriteria in milieueffectrapportages te beperken. In het verleden zijn vaak een zeer groot aantal effecten in beeld gebracht, terwijl slechts een beperkt aantal effecten daadwerkelijk een grondslag vormde voor de keuze tussen varianten. Bovendien heeft vele jaren effectbepaling geleerd welke milieueffecten onderscheidend zijn tussen alternatieven en/of varianten, en welke dus

meegenomen moeten worden. Hierbij moet echter uiteraard wel voldaan worden aan de eis van de Wet milieubeheer, dat alle aanzienlijke milieueffecten in beeld gebracht moeten worden.

Tip: Betrek specialisten
Deze handreiking voorziet in informatie voor een IPM-rolhouder, niet voor de specialist. Betrek daarom tijdig verschillende specialisten.

Het moet aantoonbaar zijn dat de voorgenomen activiteit de vooraf gestelde doelen bereikt. Vaak zijn doelen voor veiligheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit vastgesteld en in heldere criteria benoemd. Het beoordelingskader moet onderwerpen bevatten die de mate van doelbereik in beeld brengen.

Tip: werk zo beperkt als mogelijk is
Als het beoordelingskader wordt overgenomen van de verkenningsfase, wees dan scherp op de relevantie van alle onderzoeken in de planuitwerking. Als het ontwerp van de varianten niet wezenlijk afwijkt van het ontwerp zoals beschreven in de voorkeursbeslissing voor die onderdelen die samenhangen met de omvang van bepaalde effecten, dan is mogelijk geen aanvullend onderzoek in de planuitwerkingsfase nodig naar die betreffende effecten. In dat geval kan voor het betreffende onderzoeksthema worden volstaan met het onderzoek dat reeds is uitgevoerd in de verkenningsfase. Dit is het geval als de gepresenteerde milieu-informatie nog actueel, volledig en up-to-date is. De informatie over deze milieuaspecten moet wel op het voor de planuitwerking gewenste detailniveau gepresenteerd worden. Dit volgt uit de te onderzoeken varianten: het bevoegd gezag moet op basis van het MER het verschil in milieubelasting tussen de varianten kunnen beoordelen. De kaders en handreikingen van de verschillende specialistische thema's geven verdere aanwijzingen voor het benodigde detailniveau.

Checklist: overleg over het detailniveau
Gebruik de hieronder opgenomen vragen om met specialisten en voortoetsers het gesprek aan te gaan om te komen tot een beknopt aantal beoordelingscriteria en overeenstemming over het detailniveau van het onderzoek. Het streven is steeds: zo weinig mogelijk detail.

1. Zijn knelpunten met betrekking tot wet- en regelgeving te verwachten door de voorgenomen activiteit?
2. Geven de uitkomsten van de verkenningsfase aanleiding tot verder onderzoek?
3. Is het voor de communicatie en volledigheid wenselijk dat de effecten beschreven worden?
4. Zijn de effecten die onderzocht worden onderscheidend voor de keuze tussen varianten?
5. Heeft het bevoegd gezag gevraagd om het onderzoek in het Advies reikwijdte en detailniveau (in het geval van een project-m.e.r.)?

Ad 1) Wet en regelgeving:
Wettelijke en beleidsmatige normen: de aspecten waar in wet- en regelgeving of beleid normen voor zijn vastgelegd.
Milieuaspecten waarvoor wettelijke of beleidsmatige normen gelden, die als gevolg van de activiteit mogelijk overschreden worden, moeten altijd worden meegenomen ('ja, mits'). Check bij de specialisten of er in hun vakgebied normen zijn die maken dat het thema moet worden onderzocht.

Voor sommige normen geldt dat door het nemen van technische maatregelen bij de uitvoering de effecten kunnen worden voorkomen. De effectvoorspelling geeft dan vooral inzicht in de kosten van de benodigde maatregelen en niet zozeer in de milieueffecten van de activiteit.

Let op: denk buiten de lijntjes
Denk bij het beoordelen of wettelijke of beleidsmatige normen worden overschreden, ook aan kwetsbare gebieden in de buurt. Sommige effecten kunnen een grote uitstraling hebben. Een voorbeeld hiervan zijn effecten op Natura 2000 gebieden of KRW waterlichamen. Ook als de ingreep plaats vindt buiten deze gebieden of waterlichamen kunnen mogelijk effecten optreden. Dat wil niet zeggen dat daarom alles altijd in detail uitgezocht moet worden. Het is wel verstandig om een specialist mee te laten kijken.

Wettelijke beschermingsgebieden: de aspecten waaraan bij het optreden van effecten belangrijke juridische consequenties verbonden zijn.
Dit geldt voor aantasting van natuurgebieden met een beschermingsstatus: Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijngebieden en Habitatrichtlijngebieden) en gebieden behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Archeologische waarden zijn beschermd onder de Erfgoedwet en, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet, via delen van de Monumentenwet 1988.

Ad 2) Uitkomsten van de verkenningsfase:
Hanteer de uitkomsten en uitgangspunten van de verkenningsfase (en eventueel plan-MER) als startpunt voor de selectie van milieuthema's en effecten.
In de verkenningsfase zijn diverse milieuthema's en effecten onderzocht, waarbij een bepaalde set van uitgangspunten is gehanteerd. In de planuitwerkingsfase moet voortgeborduurd worden op deze set en gebruik worden gemaakt van de uitkomsten. Zo dient bijvoorbeeld voor het onderwerp verkeer tijdens de planuitwerkingsfase het zelfde NRM-model gehanteerd te worden (tenzij de huidige versie niet meer actueel is), waarbij het detailniveau van de cijfers wel toeneemt.

Ad 3) Aspecten van belang voor de communicatie:
Die aspecten waar door bewoners, stakeholders of betrokken bestuursorganen belang aan wordt gehecht.
Effectonderzoeken kunnen een rol spelen in de communicatie met de omgeving. Als er vragen leven in de omgeving die kunnen worden beantwoord door het uitvoeren van effectonderzoek, kan het achterdocht wegnemen en voor draagvlak zorgen als deze onderwerpen worden uitgezocht. Let wel op dat een dergelijk onderzoek nut moet hebben. Meer onderzoek kan ook weer nieuwe vragen oproepen.

Let op: kies het juiste detailniveau
Stem het detailniveau wel goed af. Valkuil is dat door een te hoog gekozen detailniveau van het onderzoek, er veel aannames gedaan moeten worden voor het onderzoek. Deze aannames kunnen door de omgeving dan weer in twijfel worden getrokken, waardoor het onderzoek meer vragen oproept dan beantwoordt.

Ad 4) Onderscheidende aspecten:
De aspecten die een rol spelen bij de keuze tussen varianten, waarover het bevoegd gezag een besluit moeten nemen.
Aspecten waarbij op voorhand geen onderscheid wordt verwacht tussen de varianten hoeven voor de effectvergelijking van de varianten niet onderzocht te worden. Deze zullen immers niet

verschillen, en dus geen informatie geven waarop de keuze tussen de varianten kan worden gebaseerd.

Voorbeeld: de invloed van de omgeving
Specifieke omgevingsfactoren op de locatie waar de activiteit zal plaatsvinden bepalen of milieueffecten onderscheidend zijn. Zo is het bij een activiteit die nabij een recreatiegebied plaatsvindt belangrijk om mogelijke gevolgen voor de kwaliteit van dit gebied te bepalen, terwijl voor een activiteit zonder recreatieve waarden in de omgeving dit niet relevant is.

Ad 5) Advies bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau:
De aspecten die een rol spelen bij de keuze tussen varianten, waarover het bevoegd gezag een besluit moeten nemen.
In het advies Reikwijdte en Detailniveau geeft het bevoegd gezag aan in welke mogelijke milieueffecten het inzicht moet hebben voor het een verantwoord besluit kan nemen. Tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag moet duidelijke afstemming hebben plaatsgevonden over de reikwijdte en het detailniveau, zodat er niet achteraf geconcludeerd kan worden dat bepaalde milieuthema's of effecten in het onderzoek ten behoeve van het MER zijn vergeten.

Effectidentificatie, extra toelichtend voor HWN
In onderstaande tabel zijn relevante thema's en beoordelingscriteria voor projecten in het hoofdwegennet opgenomen. Bij elk project dient opnieuw afgewogen te worden welke thema's en criteria relevant zijn en worden toegepast; onderstaande tabel is niet maatgevend noch uitputtend in de thema's en criteria.

Thema's	Beoordelingscriteria
Verkeer	Netwerkbelasting: intensiteit, I/C-verhouding Netwerkprestatie: reistijden, voertuigkilometers, voertuigverliesuren Verkeerseffecten tijdens aanleg.
Lucht	Verschillen in luchtkwaliteit tussen de varianten (verplicht als MER wordt opgesteld) Aantonen uitvoerbaarheid: 1) Toetsen aan NSL: Wijkt de beschrijving van het detailontwerp af van de omschrijving zoals opgenomen in het NSL? NB: buiten het NSL zal het alternatief ook beoordeeld worden op overschrijding van de grenswaarden. 2) Indien detailontwerp niet voldoet aan beschrijving NSL, dan toetsen of het project alsnog in het NSL opgenomen kan worden. 3) Tunnels
Geluid	Verschillen in geluidshinder tussen de varianten (verplicht als MER wordt opgesteld) Aantonen uitvoerbaarheid: Hoofdwegen toetsen aan de Wm. Onderliggend wegennet toetsen aan Wet Geluidhinder (Wgh) Effecten tijdens aanleg
Natuur	Toetsen aan de Wet natuurbescherming: **Gebiedsbescherming** Vernietiging en verstoring van Natura2000-gebied (significant negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelen, rekening houdend met externe

Thema's	Beoordelingscriteria
	werking en cumulatie met andere projecten) • Kader PAS • Kader Geluid Natura 2000 HWN Toetsen aan de Wet Natuurbescherming: **Soortenbescherming** Aantasting van de gunstige staat van instandhouding van strikt beschermde soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn en verdragen van Bern en Bonn) en van nationaal beschermde soorten. • Stappenplan soortenbescherming Toetsen aan de Wet natuurbescherming: **Houtopstanden** Aantal te verwijderen (en te compenseren) bomen Toetsen aan NNN ((provinciaal) NNN-beleid) Aantasting van de wezenlijke kenmerken van het NNN-gebied Toetsen aan Rode Lijstsoorten Vernietiging leefgebied van Rode Lijstsoorten • Kader kap en herbeplanting houtopstanden
Externe Veiligheid	Toetsen aan Basisnet, nieuwe wegen uitvoeren van berekeningen
Verkeersveiligheid	Toetsen aan Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
Tunnelveiligheid	Toetsen aan de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw), de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels en het Bouwbesluit. Nieuw te bouwen Rijkstunnels moeten voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm (Warvw, artikel 6) en de gestandaardiseerde uitrusting conform de Rarvw.
Ondergrond	Onderwerpen conform Ondergrond Plan-MER
Water	Grondwaterbeschermingsgebied Oppervlakte -en Grondwaterkwaliteit Waterberging
Klimaat	Afvoer van het regenwater, waterberging, ontwerp kunstwerken en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw). Mogelijkheid toepassing duurzame energie, energieneutraliteit, energiebesparing, CO2 reductie, toetsing aan energie- en klimaatdoelstellingen bijdragen aan 2e laags (ruimtelijke indeling variant om impact overstroming te beperken) en 3e laags veiligheid (wegtracé eventueel als evacuatieroute of vluchtplaats gebruiken)
Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke inpassing uitgewerkt in landschapsplan of inpassingsplan: o.a. tracering en hoogteligging, dwarsprofiel, berminrichting, vormgeving kunstwerken, ruimtelijke samenhang.

Tip: Controleer gegevens in GPP
Bekijk voor het onderdeel geluid of de informatie **goed is opgenomen in het** geluidproductieplafond (GPP)**. In de praktijk is gebleken dat informatie vaak niet correct wordt aangeleverd voor het beheer** van de **GPP's.**

Effectidentificatie, extra toelichtend voor HVWN
In onderstaande tabel zijn relevante thema's en beoordelingscriteria voor projecten in het hoofdvaarwegennet opgenomen. Bij elk project dient opnieuw afgewogen te worden welke thema's en criteria relevant zijn en worden toegepast; onderstaande tabel is niet maatgevend noch uitputtend in de thema's en criteria.

Thema	Beoordelingscriteria	Wanneer neem je het mee?
Verkeer	Scheepvaartverkeer	Altijd
	Wegverkeer (achterland)	Indien er effecten zijn te verwachten op het wegverkeer deze meenemen
	Spoorverkeer	Als er effecten zijn op de verhouding goederentransport over water of over spoor (modal shift)
Veiligheid	Nautische veiligheid (interne veiligheid)	Altijd
	Hoogwaterbescherming	Als onderdeel vaarweg deel uitmaakt van primaire waterkering. Vaak bij sluizen.
	Externe veiligheid	Als er sprake is van transport van gevaarlijke stoffen
Woon en leefmilieu	Geluid	Binnen de bebouwde kom, als er bebouwing langs het water is, en bij modal shift.
	Trillingen	In uitzonderlijke gevallen als er effecten te verwachten zijn
	Lucht	Uitstoot van NOx en fijnstof
	Geur	Als er sprake kan zijn van geur hinder tijdens aanleg of tijdens gebruik
	Gezondheid	Combinatie van lucht- en geluidseffecten Waterkwaliteit kan een item zijn als er recreatief gebruik wordt gemaakt van het water (zwemmen)
Natuur	Gebiedsbescherming	Bij aanwezigheid van Natura 2000-gebied. Vraag de regionaal ecoloog altijd voor een inschatting of er mogelijk effecten zijn op beschermde gebieden in de omgeving. Voor stikstofdepositie geldt het PAS.
	Soortenbescherming	Altijd
	Natuurnetwerk Nederland	Bij aanwezigheid van Natuurnetwerk Nederland
Ruimtelijke kwaliteit	Landschappelijke aantasting Nieuwe landschappelijke	Als er sprake is van (mogelijke invloed op) waardevolle ruimtelijke kwaliteit of

Thema	Beoordelingscriteria	Wanneer neem je het mee?
	waarden/samenhang Cultuurhistorie/ archeologie	cultuurhistorische elementen, inclusief de kans op archeologische vindplaatsen
Bodem en water	Bodem en grondwaterstand en –kwaliteit	
	Waterkwaliteit	Als er als onderdeel van het voornemen veel wordt gebaggerd of als er als gevolg van de ingreep een koppeling plaatsvindt tussen watersystemen van verschillende kwaliteit
	Morfologie bodem	Indien wijzigingen optreden in sedimentatie-en ontgronding van de bodem en/of oevers
	Golven en stromingen	Indien wijzigingen optreden in golf- en/of stromingspatronen
Recreatie	Verlies van of doorsnijding van recreatiegebieden Waterkwaliteit	Waterkwaliteit kan een item zijn als er recreatief gebruik wordt gemaakt van het water
Landbouw en visserij	Verlies van landbouwareaal Aantasting van kwaliteit van landbouw of visserij als gevolg van grondwaterdaling / stijging of waterkwaliteit	Als er effecten op de landbouw te verwachten zijn door: grondwaterstands-verlaging/verhoging of gebruik van oppervlakte landbouwgrond
Sociale aspecten	(Ervaren) veiligheid Gedwongen vertrek Barrièrewerking	Als daar bestuurlijke aanleiding voor is
Duurzaamheid en toekomst-vastheid	Energieneutraal en circulair Positieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving	Altijd. Eventueel aangevuld met kansen voortkomend uit de omgevingswijzer
Klimaat	Bereikbaarheid en nautische veiligheid bij extreem hoog- en laagwater	Altijd
Onderhoud en beheer		Altijd

Checklist: beoordelingskader per type project
Afhankelijk van het type project, kunnen specifieke aspecten aan het beoordelingskader worden toegevoegd. Hieronder zijn de belangrijkste aspecten weergegeven. Afhankelijk van het project en de omgeving van het project, kunnen andere aspecten aan de orde zijn.
Aanleg Haven:

- gevolgen voor vlotheid en veiligheid voor de scheepvaart in de vaargeul en doorgaande scheepvaart;
- veiligheid voor de havengebonden scheepvaart, zowel tijdens het in- en uitvaren van de haven, het manoeuvreren en het afgemeerd liggen van schepen in de haven;
- veiligheid voor doorgaand scheepvaartverkeer;
- de grondstromen en de logistiek: welk en hoeveel materieel wordt ingezet voor ontgraving, eventuele verwerking, opslag en afvoer;

- ligging, diepte van de toegangsgeul;
- onderhoud baggerwerkzaamheden in de toegangsgeul;
- de maatregelen die worden voorzien om nadelige effecten van het gebruik van de haven en toegangsgeul en onderhoud van de vaargeul te beperken;
- de inrichting van de haven: nautische, technische en operationele aspecten;
- in sommige gevallen kan sprake zijn van invloed van omgevingsfactoren, zoals kruisende scheepvaart, stroming, invloed van spuistroom, slibtransport, golven en wind.
- bereikbaarheid haven bij extreem hoog- en laagwater (door klimaatverandering)

Aanleg/verdieping toegangsgeul:

- gevolgen voor de vlotheid en veiligheid voor de scheepvaart;
- huidige en te verwachten (autonome) ontwikkeling van de morfologie van de zeebodem;
- exacte baggerplaats aan en het te baggeren profiel;
- de hoeveelheid, samenstelling en chemische kwaliteit van de baggerspecie;
- toe te passen baggermethode, duur;
- locaties te storten baggerspecie en per locatie de huidige bodemsamenstelling, de hoeveelheden, samenstelling en chemische kwaliteit van de te storten baggerspecie;
- voorspel hoe het voornemen met bijbehorende varianten van invloed zijn op stroming en golven, morfologie van de zeebodem, sedimenttransport;
- de mate van vertroebeling van het water, de verspreiding van toxische stoffen en nutriënten en veranderingen in de saliniteit en het zuurstofgehalte;
- de baggerplaats aan en het te baggeren profiel;
- toe te passen baggermethode, duur van werkzaamheden;
- locaties te storten baggerspecie.
- bereikbaarheid haven bij extreem hoog- en laagwater (door klimaatverandering)

Effectidentificatie extra toelichtend voor HWS

In onderstaande tabel zijn relevante thema's en beoordelingscriteria voor projecten in het hoofdwatersysteem opgenomen. Bij elk project dient opnieuw afgewogen te worden welke thema's en criteria relevant zijn; de tabel is niet maatgevend noch uitputtend in de thema's en criteria.

Thema	Aspecten	Wanneer neem je het mee?
Water en bodem	Geohydrologie	Altijd
	Oppervlaktewatersysteem	Altijd
	Waterkwaliteit	Altijd
	Bodemkwaliteit	Wanneer er sprake is van ontgrondingen/ vergravingen of de toepassing van bodemmateriaal
	Bodemstabiliteit	Altijd
	Grondstromen	Wanneer er grootschalige grondstromen aan de orde zijn
	Morfologie bodem	Indien wijzigingen optreden in sedimentatie-en ontgronding van de bodem en/of oevers. Betrek de beheerder.
Natuur	Gebiedsbescherming	Bij aanwezigheid van Natura 2000-gebied.

		Vraag de regionaal ecoloog altijd voor een inschatting of er mogelijk effecten zijn op beschermde gebieden in de omgeving. Voor stikstofdepositie geldt het PAS.
	Soortenbescherming	Altijd
	Houtopstanden	Bij te kappen houtopstanden
	NNN	Bij aanwezigheid van NNN
Veiligheid	Hoogwater-bescherming	Voornamelijk bij ingrepen in waterkeringen
Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie	Landschappelijke aantasting Nieuwe landschappelijke waarden/samenhang Cultuurhistorie/ archeologie	Als er sprake is van (mogelijke invloed op) waardevolle ruimtelijke kwaliteit of cultuurhistorische elementen, inclusief de kans op archeologische vindplaatsen
Verkeer, lucht, geur en geluid		Als er mogelijk effecten zijn op verkeers-bewegingen (scheepvaart en wegverkeer), en daarmee samenhangende lucht- en geluidsaspecten. Relevantie mede afhankelijk van nabijheid van omwonenden
	Waterstandsverlaging (ivm bevaarbaarheid)	Bij ingrepen in grote rivieren
Recreatie	Mogelijkheden voor dagrecreatie, kwaliteit zwemwater, toeganke-lijkheid van het gebied	Indien het project plaatsvindt in of nabij een recreatiegebied en/of zwemwater
Landbouw	Verlies van landbouwareaal	Als er sprake is van verlies van landbouwgrond
	Aantasting van kwaliteit van landbouw als gevolg van grondwaterdaling / stijging	Als er sprake is van effecten op grondwater kwaliteit of kwantiteit in landbouwgebied
Visserij	Kwaliteit visleefgebied	Indien er sprake is van visserij in het gebied
Klimaat	Kansen voor meekoppelen onderwerpen Deltaprogramma	Als in de omgevingswijzer kansen zijn geïdentificeerd.
Onderhoud en beheer	Inspecteerbaarheid, type en frequentie onderhoud	Altijd

Opstellen onderzoeksvragen, toelichtend bij 3

Voor ieder effect dat inzichtelijk gemaakt wordt, worden onderzoeksvragen opgesteld. In de effectbeschrijving kan een onderscheid worden gemaakt tussen effecten tijdens de aanleg en effecten bij gebruik. Effecten tijdens de aanleg zullen meestal tijdelijk zijn. Bij de aanleg van een tunnel zullen bijvoorbeeld tijdelijk effecten optreden voor de grondwaterstand, doordat intensief bemalen moet worden. Deze kunnen na realisatie mogelijk weer verdwijnen. Ga na of deze effecten relevant zijn voor de besluitvorming. Effecten na de uitvoering zijn meestal permanent van aard. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de geluidbelasting van de motorvoertuigen op de gevels van de omliggende woningen.

Opstellen van het beoordelingskader, toelichtend bij 4

Bij een beoordelingskader wordt aangegeven welke criteria van belang zijn, het waarom daarvan en hun herkomst. Daarbij wordt ook aangegeven welke criteria nog meer aan de orde zijn geweest maar niet zijn opgenomen in het beoordelingskader. Vaak worden de criteria gegroepeerd, meestal op inhoudelijke gronden.

Voorbeeld: beoordelingskader Noordwaard

In onderstaande tabel is het beoordelingskader voor het MER ontpoldering Noordwaard voor het onderdeel bodem gepresenteerd.

Thema	Aspect	Criterium	Beoordeling
2 Bodem en water	2.1 Bodem (eenheid in Mm^3)	2.1a Mate van grondverzet vervuilde grond	Kwalitatief: van neutraal: geen grondverzet, geen vervuilde bodem, tot zeer negatief: zeer veel grondverzet, zeer veel vervuilde bodem
		2.1b Grondbalans	Kwalitatief: van zeer negatief: zeer groot overschot aan verontreinigde/niet vermarktbare grond, tot zeer positief: zeer groot overschot aan vermarktbare grond
		2.1c Verbetering bodemkwaliteit	Kwalitatief: van neutraal: geen of weinig grondverzet, geen verandering in bodemkwaliteit, tot zeer positief: zeer veel grondverzet, grote verbetering van de bodemkwaliteit plangebied uitgaande van wegraven alle verontreinigingen.

Tabel 6.3 Beoordelingskader Noordwaard, thema Bodem en water, aspect bodem.

Door het beoordelingskader ten tijde van het advies Reikwijdte en Detailniveau op te stellen - in het geval een project-m.e.r. wordt opgesteld -, is voor de initiatiefnemer duidelijk wat wel en niet belangrijk wordt gevonden door de besluitvormers.

Let op

Het is mogelijk om het beoordelingskader gedurende de planuitwerkingsfase bij te stellen, maar dat kan wel tot meer onderzoek en vertraging leiden. Afwijken van het advies Reikwijdte en Detailniveau, zeker met aanvullend onderzoek, kan. Indien adviezen uit het advies Reikwijdte en Detailniveau niet zijn overgenomen, moet de reden in elk geval goed onderbouwd worden in het MER.

Afbakening plan- en studiegebied, toelichtend bij 5

Bereik, voorafgaand aan het onderzoek, overeenstemming over het studiegebied met het bevoegd gezag, voortoetsers van RWS en betrokken overheden die het project mede financieren. Dit voorkomt onenigheid over de reikwijdte van het onderzoek na afloop van het onderzoek wat tot vertraging kan leiden in de vergunningverlening/besluitvorming. Voor de start van het onderzoek is het studiegebied vaak zonder meerwerk of vertraging aan te passen.

Voorbeeld: plangebied/studiegebied: Volkerak-Zoommeer

Het plangebied in de planstudie Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer is het Volkerak-Zoommeer. Hier wordt onderzocht het zoetwatermeer om te zetten in zout met getijdendynamiek om de waterkwaliteit te verbeteren. Het studiegebied strekt zich uit van het Haringvliet tot deels in

België, omdat de gevolgen van het zoute water ver reiken.

Benodigd detailniveau, toelichtend bij 6 en ook voor processpoor conditionering

Het detailniveau waarmee de milieueffecten in beeld dienen te worden gebracht is: globaal daar waar het kan, en gedetailleerd daar waar het noodzakelijk is. De website van de Commissie m.e.r., waarop de reikwijdte en het detailniveau van soortgelijke projecten te vinden zijn, geeft per type project goede voorbeelden van het detailniveau dat een project-m.e.r. moet hebben. Voor veel projecten wordt het detailniveau van de onderzoeken ofwel bepaald door wat nodig is voor kostenraming, ofwel door wat nodig is voor vergunningverlening. Tevens is voor hoofd(vaar)wegen en hoofdwatersystemen per milieuthema in de werkwijzer RWS aangegeven welke mate van detail tijdens de planuitwerking vereist is. Wees je er van bewust dat veel details ook vragen kunnen oproepen. Het kan zinvol zijn om in stukken die ter inzage worden gelegd een hoger abstractieniveau te rapporteren, dan gebruikt wordt voor de kostenraming.

Effecten kunnen niet altijd goed in beeld gebracht worden. Immers, door het ontwerp tot op het kleinste detail in te vullen ontneemt men de markt iedere mogelijkheid om vanuit de eigen expertise een minder belastende invulling aan het ontwerp te geven. Dat is niet alleen slecht voor de markt, het is uiteindelijk ook slecht voor de doeltreffendheid van de uitvoering van het ontwerp. Een oplossing is om een bandbreedte te bepalen waarbinnen de effecten moeten vallen en dit in het besluit te borgen, of om het maximale effect in beeld te brengen.

De effecten kunnen kwantitatief en kwalitatief worden beschreven. Soms vereist wet- en regelgeving een kwantitatieve beschrijving. Soms is dit niet nodig en kan volstaan worden met een kwalitatieve waardering. Sommige criteria kúnnen alleen in kwalitatieve zin worden uitgedrukt. Een voorbeeld hiervan is visuele hinder vanuit het landschap; dit is niet in een getal uit te drukken. Wel kan de onderzoeker een beschrijving geven van deze hinder en dit beoordelen met behulp van een drie-, vijf- of zeven-puntsschaal, zie onderstaande tabel:

Kwalitatieve score	Omschrijving (ten opzichte van de referentiesituatie)
- -	zeer groot negatief effect
-	groot negatief effect
- / 0	gering negatief effect
0	Geen verandering t.o.v. de referentiesituatie
0 / +	gering positief effect
+	groot positief effect
++	zeer groot positief effect

Voorbeeld: Zeven-puntsschaal

Voor gebruik van de plussen en minnen bestaan diverse aandachtspunten. Een belangrijk punt is in elk geval goed te definiëren waar de grenzen tussen de klassen liggen (wanneer '++' en wanneer '+'). Het risico van toepassing van dit model kan zijn dat het te rigide wordt toegepast en daarmee de dynamische werkelijkheid geweld aan doet. Een ander risico is een te getalsmatige benadering. Niet alles kan in kwantitatieve waarden worden gevangen. Een goede toelichting bij het toekennen van scores is daarom een vereiste.

Klimaat voor alle netwerken, extra bij benodigd detailniveau

In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief meer in detail uitgewerkt en getoetst op duurzaamheid. Net zoals in de verkenningsfase wordt gekeken naar klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Maatregelen voor klimaatmitigatie richten zich op CO_2- of energiebesparing. Voor

klimaatadaptatie kan gedacht worden aan: afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt. Indien de realisatie van duurzame energieopwekking onderdeel uitmaakt van het voorkeursalternatief, kan dit onderdeel meer in detail uitgewerkt worden door de marktpartij die de voorziening wil gaan ontwikkelen en exploiteren.

Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie voor alle netwerken, extra bij benodigd detailniveau
De onderwerpen waaraan aandacht wordt besteed en het detailniveau waarmee dat gebeurt, is sterk afhankelijk van het voornemen, het aanwezige landschap en de grootte van het studiegebied. Als wordt verwacht dat de voorgenomen activiteit visuele effecten op de ruimtelijke kwaliteit heeft, denk dan aan de volgende elementen voor wat betreft de reikwijdte en het detailniveau van het MER:

- veranderende kenmerkende ruimtelijke structuren en ruimtelijke kwaliteitseenheden;
- verandering van waardevolle ruimtelijke elementen;
- beïnvloeding van schaalkenmerken.

Het is gebruikelijk om bij ruimtelijke kwaliteit in te gaan op waarden zoals gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Bij landschap worden de meer harde meetbare zaken beoordeeld, zoals het ruimtebeslag (in ha.) of de lengte van doorsnijding van landschappelijk waardevolle gebieden.

Sociale aspecten voor alle netwerken, extra bij benodigd detailniveau
Of de geplande activiteit een sterke invloed heeft op de beleving door de omgeving kan blijken uit informatie- en inspraakbijeenkomsten.

Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWN

Verkeer
Het voorkeursalternatief en eventuele varianten worden ten opzichte van de referentiesituatie vergeleken op probleemoplossend vermogen. Voor zowel de aanleg van nieuwe tracés als de uitbreiding van bestaande tracés wordt ingegaan op de netwerkbelasting (verkeersprestatie, verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer en tijdstip (spits en niet-spits), I/C-verhoudingen en herkomst en bestemmingen). Zie ook Kader toepassing NRM
Tevens wordt in deze fase de netwerkprestatie nader onderzocht door middel van reistijden (betrouwbaarheid) uitgesplitst naar hoofdwegennet en onderliggend wegennet. De reistijden (van deur tot deur) op bepaalde gedefinieerde trajecten, gerelateerd aan normen die landelijk of regionaal zijn vastgesteld, robuustheid (mate waarin bij calamiteiten alternatieve routes beschikbaar zijn), voertuigkilometers en voertuigverliesuren. Projectspecifiek kan er aandacht besteed worden aan effecten op sluipverkeer. Bijvoorbeeld als in de huidige situatie problemen op het onderliggend weggennet bestaan of als die verwacht worden als gevolg van het voornemen. Eventuele effecten tijdens de aanlegfase (verkeershinder) kunnen in deze fase ook inzichtelijk worden gemaakt.
In de planuitwerkingsfase wordt nog slechts gewerkt met één mobiliteitsscenario en één uitgangspuntenset. Gebruik kan worden gemaakt van de met NRM gegenereerde verkeersgegevens waarop het voorkeursbesluit is gebaseerd.

Lucht

Het overgrote deel van de projecten is, c.q. wordt ondergebracht in het NSL. Dit betekent echter niet dat op project-m.e.r.-niveau geen onderzoek meer nodig is. Voor enkele projecten is de achtergrondconcentratie zo laag (voor projecten in de provincies Zeeland, Groningen, Friesland en Drenthe) dat alleen getoetst hoeft te worden of er geen overschrijding van de grenswaarden is (alle droge projecten zitten in de monitoringstool). Het aanvullend onderzoek voor lucht in de planuitwerkingsfase blijft over het algemeen relatief beperkt.
Luchtkwaliteit vraagt extra aandacht zodra het aanleggen van een tunnel deel uit maakt van het voorkeursalternatief én het project niet onder het NSL kan vallen én het mogelijk is dat ter hoogte van de tunnelmonden niet voldaan kan worden aan de Europese normen. Zowel binnen als buiten het NSL-gebied wordt voor een tunnel meestal een windtunnelonderzoek uitgevoerd en vervolgens verwerkt in de monitoringstool. Tunnelmonden kunnen, in enkele gevallen, een knelpunt vormen.

Tip: controleer het ontwerp
Als het project is opgenomen in het NSL moet getoetst worden of het gedetailleerde ontwerp nog past binnen de beschrijving in de NSL-melding. De monitor wordt jaarlijks geactualiseerd door de Staatssecretaris van IenM. Als dat niet het geval is, bijvoorbeeld als er een andere maximum snelheid in het NSL is aangegeven of het ontwerp afwijkt ten opzichte van de beschrijving van het NSL, moet berekend worden of het project nog past binnen het NSL . De berekening dient uitgevoerd te worden met de rekentool voor de relevante stoffen. Indien het project niet past in het NSL, blijft het project wel bestaan in het NSL. In het besluit wordt het knelpunt gemeld met de verzekering dat het NSL-programma het knelpunt identificeert en een locatiespecifieke maatregel programmeert waardoor bij de eerstvolgende monitoring geen knelpunten meer bestaan.

Geluid
Bij de aanleg van nieuwe hoofdwegen dienen volgens de systematiek van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer geluidsproductieplafond (GPP's) vastgesteld te worden. Bij wijziging van bestaande infrastructuur zijn de GPP's reeds bekend. Wanneer de GPP's niet worden overschreden zijn geen maatregelen nodig en kan het geluidsonderzoek beperkt blijven tot een akoestisch onderzoek op referentiepunten. Indien de toename van het geluid niet past binnen de GPP's worden in eerste instantie bronmaatregelen onderzocht. Indien blijkt dat het toepassen van bronmaatregelen (bijvoorbeeld tweelaags ZOAB) onvoldoende is om te voldoen aan de GPP's, worden andere (doelmatige) maatregelen onderzocht (bijvoorbeeld geluidsschermen) om daarmee de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten zoveel mogelijk onder de geldende GPP's terug te brengen.

Het thema geluid is met name relevant wanneer zich geluidgevoelige bestemmingen of beschermde natuur in de omgeving van een plangebied bevinden. Er wordt met bandbreedtes rekening gehouden: niet de gemiddelde, maar de maximale belasting is bepalend (zie Kader Geluid Natura 2000 HWN)

De effecten van het project op het onderliggende wegennet dienen als er sprake is van reconstructie getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Bij het onderliggende wegennet speelt ook de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat is breder dan alleen kijken naar grenswaarden en normen. Er dient ook een afweging gemaakt te worden over wat redelijkerwijs mogelijk is met mitigerende maatregelen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te behouden. Daarbij is informatie nodig over aantallen geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) per geluidklasse.

Hierbij kan onder andere gekeken worden naar wat het effect is van de plannen in de zin van gehinderden/ ernstig gehinderden en slaapgestoorden in de projectsituatie en de referentiesituatie.

Geluid in de aanlegfase
Extra geluidbelasting van de omgeving kan in de aanlegfase veroorzaakt worden door bouwverkeer of installaties. Behalve de hoogte van de geluidbelasting is hier ook de duur van de periode waarin de geluidbelasting plaats vindt van belang. Voor de aanlegfase geldt dat de Circulaire bouwlawaai richtlijnen bevat voor beperking van bouwhinder, zeker wanneer sprake is van een langdurige uitvoeringsperiode.
De geluidsproductie tijdens de aanlegfase kan per dag verschillen. Omdat de effecten alleen lokaal optreden wordt de geluidbelasting op gebouwniveau gepresenteerd. Bij grotere projecten worden ook contouren gepresenteerd.

Natuur
In de planuitwerkingsfase staat de vergunningverlening centraal. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de wettelijke en beleidskaders voor Natura 2000, het Natuurnetwerk Nederland (NNN), houtopstanden en beschermde soorten. Toetsing op deze wet- en regelgeving is vrijwel altijd aan de orde bij de aanleg van nieuwe infrastructuur in het landelijk gebied en in mindere mate bij uitbreiding van bestaande infrastructuur in stedelijk gebied.

Wanneer significant negatieve gevolgen voor een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten, moet een Passende Beoordeling worden opgesteld. Het opstellen daarvan is nodig als onderbouwing bij de aanvraag van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Tijdens de planuitwerkingsfase dient voor Natura 2000-gebieden, NNN en beschermde soorten speciaal aandacht besteed te worden aan een goede effectbeoordeling. Het kan inhouden dat dit uiteindelijk leidt tot de noodzaak van het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen, om zowel tijdens de aanleg als tijdens de gebruiksfase effecten op beschermde habitattypen- en soorten te voorkomen of te compenseren.

Het detailniveau van het onderzoek hangt af van de aard van de te beoordelen effecten. Voornamelijk dient inzichtelijk te zijn in hoeverre het project leidt tot vernietiging of verstoring van (beschermde) gebieden en soorten. Voor het inzichtelijk maken van verstoring kunnen geluidcontouren (42 en 47 dB(A)) en kwalitatief de lichthinder worden gehanteerd.

Verkeer en mobiele werktuigen kunnen voor zowel de gebruiksfase als de aanleg fase de relevante bronnen zijn van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. Voor de beoordeling en toetsing van het aspect stikstof dient het Kader PAS gebruikt te worden.

Externe veiligheid
Is de weg onderdeel van het basisnet, dan is beoordeling van het PR- en GR-plafond relevant. Voor nieuwe wegen moeten het plaatsgebonden risico en groepsrisico berekend worden. Tijdens de planuitwerkingsfase dient vastgesteld te worden of het project voldoet aan de eisen uit de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten.

Binnen het studiegebied dienen ook bestaande BRZO-inrichtingen te worden geïnventariseerd (BEVI, artikel 5.7) met het oog van de effecten van die inrichtingen op het functioneren van de hoofdinfrastructuur.

Verkeersveiligheid
In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief meer in detail uitgewerkt, rekening houdend met met de verkeersveiligheid gerelateerde (ontwerp)onderwerpen als de aanwezigheid van vluchtstroken, de verhouding tussen dwars-, lengte- en hoogteprofiel, knooppunten en aansluitingen, bruggen en overige kunstwerken. Effecten op verkeersveiligheid kunnen altijd in beeld worden gebracht: het aantal ernstige ongevallen en slachtoffers (doden en ernstige gewonden).
Het uitvoeren van audits op verkeersveiligheid tijdens het ontwerpproces is verplicht.

Tunnelveiligheid
Indien sprake is van een tunnel dient de planuitwerkingsfase te worden ingevuld conform de Leidraad Veiligheidsdocumentatie voor wegtunnels.

Ondergrond
De aandacht voor dit thema hangt sterk samen met de aard van de ingreep, bijvoorbeeld in het geval van een verdiepte ligging of tunnel. Het thema ondergrond vraagt extra aandacht bij nieuwe infrastructuur waarvan tijdens de verkenningsfase is gebleken dat de complexiteit van de ondergrond (de bodemopbouw, aanwezigheid van kwel, bodemverontreininging of een hoge archeologische verwachtingswaarde) hoog is, maar niet leidt tot onoverkomelijke belemmeringen.

Tijdens de planuitwerkingsfase moet bekeken worden of de effecten voor ondergrond die tijdens de verkenningsfase zijn onderzocht en beschreven nog te verwachten zijn als gevolg van het gedetailleerde ontwerp. Voor bodemverontreiniging moet de afweging worden gemaakt om een verontreiniging te laten zitten of te gaan saneren. Hiervoor wordt er gekeken of het project kan worden uitgevoerd zonder de verontreiniging te verminderen of verplaatsen en of er sprake is van milieu hygiënische risico's (humane of ecologische risico's of verspreidingsrisico).

Ruimtelijke kwaliteit
Tijdens de planuitwerkingsfase wordt voor het onderwerp ruimtelijke kwaliteit voornamelijk aandacht besteed aan de inpassing van de infrastructuur. De gevolgen van nieuwe infrastructuur in open landelijk gebied zijn groter dan de gevolgen van aanpassingen aan bestaande infrastructuur binnen stedelijk gebied. In beide gevallen zal bij kunstwerken als bruggen en fly-overs aandacht besteed moeten worden aan de beleving van het landschap en de landschappelijke inpassing. Het opstellen van een beoordelingskader voor ruimtelijke kwaliteit is maatwerk.
De beoordelingscriteria voor ruimtelijke kwaliteit hebben vooral betrekking op de tracering en hoogteligging (horizontaal en verticaal alignement) van zowel het tracé als de kruisende verbindingen, het dwarsprofiel, de berminrichting, het vormgevingsconcept van de kunstwerken, de ruimtelijke samenhang met het bestaande landschap en met nieuwe gebiedsopgaven.

Overige aspecten
Afhankelijk van de locatie van het project moeten er extra aspecten bij de planuitwerking worden meegenomen. Hieronder wordt kort een aantal voorbeelden geschetst:

- effecten op landbouw. Met name relevant bij nieuwe doorsnijdingen van percelen en bij grote effecten op geohydrologie (verdroging). Landbouw kan meer aandacht krijgen indien het voornemen m.b.t. infrastructuur onderdeel uitmaakt van gebiedsontwikkeling in landelijk gebied.

- effecten op recreatie (areaalverlies, geluidhinder/aantasting kwaliteit, doorsnijding routes). Relevant indien recreatiegebieden in de omgeving aanwezig zijn of er recreatieve ambities in de omgeving zijn. Recreatie kan meer aandacht krijgen indien het voornemen m.b.t. infrastructuur onderdeel uitmaakt van gebiedsontwikkeling in landelijk gebied, waar recreatie ambities ook onderdeel van uitmaken.
- effecten op sociale aspecten (sociale veiligheid, subjectieve verkeersveiligheid, gedwongen vertrek (woningen en bedrijven)). Deze aspecten kunnen meegenomen worden indien er in de huidige situatie al sociale problemen op deze onderwerpen zijn of worden verwacht als gevolg van de ingreep. Sociale aspecten zijn eerder relevant indien de voorgenomen activiteit in stedelijk gebied plaatsvindt.

Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWS en HVWN

Natuur

In die gevallen waarbij de effecten van de activiteit mogelijk invloed hebben op de bovengenoemde beschermde gebieden en/of beschermde soorten, denk dan aan:

- verstoring door licht;
- verstoring door geluid (onderwatergeluid) (akoestisch ruimtebeslag);
- verstoring door golfslag;
- effecten van verdroging of vernatting;
- verontreinigingen;
- doorsnijding van gebieden (o.a. ecologische verbindingen).

Voor zover een ontheffing van de Wet natuurbescherming onderdeel soortenbescherming, een vergunning vanwege de Wet natuurbescherming onderdeel gebiedsbescherming (Natura 2000), een melding vanwege de aanwezigheid van beschermde houtopstanden of een provinciaal akkoord op wijziging van het Natuurnetwerk Nederland nodig is, wordt in deze fase de onderbouwing gegeven. Deze bevat in ieder geval een beschrijving van:

- de in het gebied voorkomende soorten, habitats en wezenlijke kenmerken en waarden;
- de effecten op een soort(groep) of habitat en de gevolgen daarvan voor de soort / habitat;
- de omvang van het aangetaste gebied, waar mogelijk in hectares uitgewerkt;
- de te nemen maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken dan wel te compenseren;
- abstracte eisen tijdens de uitvoering ten aanzien van beperkingen in geluid, licht, trillingen etc. Vaak wordt de wijze van zorgvuldig handelen en de uitvoering van eventuele beschermende maatregelen zoveel als mogelijk bij de aannemer neergelegd.

Wanneer significante effecten op een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten, moet een Passende Beoordeling worden opgesteld. De uitkomsten van de Passende Beoordeling zijn van belang voor de verdere uitwerking van het Voorkeursalternatief (inpassing, mitigerende en compenserende maatregelen).

Scheepvaartverkeer en mobiele werktuigen kunnen voor zowel de gebruiksfase als de aanleg fase de relevante bronnen zijn van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. Voor de beoordeling en toetsing van het aspect stikstof dient het Kader PAS gebruikt te worden.

Alle in de verkenning uitgevoerde beoordelingen vormen de basis voor de onderbouwing bij de planuitwerking, waar nodig aangevuld met specifieke inventarisatiegegevens.

Hoogwaterveiligheid
Voor hoogwaterveiligheid moet gerekend worden met scenario's. Stem de afvoerscenario's en het scenario voor zeespiegelstijging goed af met de voortoeters, het waterschap en specialisten van de overige betrokken bestuursorganen. Het is gebruikelijk voor de beoordeling van niet-flexibele maatregelen voor waterveiligheid een extremer scenario te gebruiken dan voor onderdelen van de waterkering die kunnen worden uitgebreid.
Het is op projectniveau verstandig om een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de verschillende klimaatscenario's, als dit nog niet in de verkenning is uitgevoerd. De gevoeligheidsanalyse kan gebruikt worden bij de motivatie van de gebruikte scenario's in de planuitwerking.

Bodem en water
Bodem
Voor de beoordeling van de kwaliteit van de (water)bodem is zowel de fysische als de chemische samenstelling van belang. De fysische samenstelling bepaalt de structuur van het bodemmateriaal en daarmee ook de (technische) toepassingsmogelijkheden voor dijken, wegen of ophoging. Deze technische eisen volgen uit verschillende leidraden. De chemische samenstelling volgt uit de in de (water)bodem aanwezige stoffen waaronder verontreinigingen. Door laboratoriumonderzoek kan de samenstelling en vervolgens de bodemklasse vastgesteld worden. In de Waterwet en de Wet Bodembescherming (en Besluit bodemkwaliteit) is opgenomen welke (water)bodemklassen waarvoor toegepast mogen worden en of eventuele vergunningen of ontheffingen noodzakelijk zijn. Als een bodem verontreinigd is, dan wordt in de planuitwerkingsfase in een nader onderzoek de omvang en contouren van de verontreiniging vastgesteld. Dit gebeurt aan de hand van bodemmonsters in het veld gevolgd door analyses in een laboratorium. Ook wordt gekeken naar het risico op verspreiding van verontreiniging en hoe dat risico te beheersen. De resultaten hiervan zijn nodig voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Voorbeelden van nadere onderzoeken zijn asbestonderzoek op te verwerven percelen en doorlatendheid van de bodem in verband met de kleidikte van een dijk. Bij het uitwerken van het Voorkeursalternatief wordt ook de omvang van het grondverzet duidelijk (volgt uit het ontwerp) en kan een gedetailleerde grondbalans worden opgesteld. Omdat met grondverzet hoge kosten gemoeid zijn, wordt dit onderwerp tot in de Realisatiefase verder uitgewerkt en geoptimaliseerd

Grondwaterstand en –kwaliteit
Als er mogelijke effecten zijn van het voornemen op de bodem- en grondwaterkwaliteit wordt het thema meegenomen in verband met effecten op landbouw, gebouwen (fundering) en drinkwaterwinning.
Vanwege de complexiteit van de geohydrologische modellen worden vaak pas in de planuitwerkingsfase grondwatermodelberekeningen voor de effectbepaling uitgevoerd als er effecten verwacht worden. Voor vergunningverlening kan het bevoegd gezag het gebruik van specifieke modellen voorschrijven. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om nadelige effecten van grondwaterstandswijzigingen te voorkomen.

Oppervlaktewaterkwaliteit
Als er sprake is van beïnvloeding (doordat er bijvoorbeeld veel gebaggerd wordt of doordat een koppeling van watersystemen plaatsvindt) kan moet het aspect oppervlaktewaterkwaliteit worden

meegenomen. Een effect op de oppervlaktewaterkwaliteit is bij de aanleg van havens en vaargeulen niet vaak aan de orde.
Soms zal het voldoende zijn om alleen in inschatting te maken van de kans op nieuwe vervuiling, een andere keer dient ook aandacht besteed te worden aan de mogelijkheid dat nieuwe of bestaande verontreinigingen zich verplaatsen via het grondwater naar het oppervlaktewater. In dat geval worden de mogelijke effecten van grondwaterstroming op de verplaatsing van nieuwe en/of bestaande verontreinigingen, van grondwater met een bepaalde nutriëntensamenstelling, van zoute kwelstromen ed. beoordeeld.
Het gewenste detailniveau is afhankelijk van soort verontreiniging, grondsoorten en snelheid van grondwaterstromingen.
Let ook op de samenhang met de beoordeling van de KRW-maatlatten die zijn beschreven bij natuur.

De ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater wordt in de KRW-systematiek kwantitatief bepaald aan de hand van diverse indicatoren. De kwaliteitselementen fytoplankton, fytobenthos, macrofyten, macrofauna en vissen krijgen elk een score. De toetsingsmethodiek die hierbij wordt gebruikt is afhankelijk van het type water. De indicatoren zijn uitgewerkt in het STOWA-rapport 'Referenties en maatlatten voor natuurlijke watertypen voor de Kaderrichtlijn Water'. Deze maatlatten gaan zowel over samenstelling (welke soorten komen voor, zowel positief als negatief scorende soorten) als hoeveelheid (wat is het areaal of het aantal van een bepaalde soort?).

Het Toetsingskader waterkwaliteit geeft aan hoe nieuwe fysieke ingrepen in de rijkswateren en de biologische kwaliteit moeten worden beoordeeld. Dit toetsingskader is als bijlage opgenomen in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW 2016-2021). Het Toetsingskader waterkwaliteit bestaat uit twee delen: een algemeen deel en een deel voor specifieke watertypes. Het algemene deel start met algemene vragen, die niet watertype-afhankelijk zijn. Indien dit algemene kader geen uitsluitsel biedt over eventuele effecten van een ingreep op de biologische kwaliteit, dan wordt als volgende stap het toetsingskader per watertype doorlopen. In het toetsingskader waterkwaliteit zijn voor beide onderdelen stroomschema's opgenomen.
Voor de beoordeling van de effecten op de ecologische doelen uit de KRW wordt de schaalgrootte van het verwachte effect geschat. Omdat een ingreep of maatregel vaak wordt genomen in een veel groter waterlichaam, wordt het effect vertaald naar het effect op de maatlatscores voor het totale waterlichaam, bijvoorbeeld aan de hand van de lengte van aangepaste oevers ten opzichte van de totale oeverlengte binnen het waterlichaam.

Naast de ecologische beoordeling dienen ook de effecten op de chemische waterkwaliteit beoordeeld te worden. Dit is van belang wanneer er stoffen in het oppervlaktewater worden gebracht. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de effecten die bepaalde materialen op het oppervlaktewater kunnen hebben.
Indien er sprake is van puntlozingen of ingrepen in de waterbodem die als een lozing te kwalificeren zijn, moet het Handboek Immissietoets worden gevolgd, om zo de effecten van deze handelingen te beoordelen.

Morfologie
Dit effect treedt alleen op indien de activiteit in stromend water plaats vindt. Of er dan ernstige verandering verwacht kan worden dient te worden beoordeeld door een deskundige. Het gewenste detailniveau is afhankelijk van de diversiteit van de varianten en of het al in de verkenning is meegenomen voor de alternatieven (duidelijke verschillen, minder nauwkeurigheid vereist). Verder

van belang zijn grondsoorten, grondgebruik en gebruik van oppervlaktewater (vaarweg, landbouw). Peilveranderingen van gemiddeld 2–5 cm kunnen in bepaalde m.e.r.-studies als significant zijn aangemerkt (vb. Zandmaas/Maasroute).

Golven en stromingen

Het gewenste detailniveau is afhankelijk van type natuur en de grootte van de verandering van de golfslag.

Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HVWN

Verkeer

Verkeer- en vervoersprognoses worden opgesteld op basis van de lange termijn Welvaart en Leef Omgeving (WLO2015)- scenario's van het Centraal Planbureau. Er is een voorgeschreven model, maar afhankelijk van het doel kan een ander model gekozen worden. Daarin worden prognoses gegeven voor de zichtjaren 2030 en 2040. Route-effecten zitten hier niet in maar die effecten zijn beperkt omdat het Nederlandse vaarwegennet weinig parallelle routes kent.

Het hoofdaspect Bereikbaarheid beschrijft de veranderingen in de (gegeneraliseerde) transportkosten van alle verkeersdeelnemers. Er wordt onderscheid gemaakt naar de effecten van elke variant op reistijden, reisbetrouwbaarheid en op de (variabele) transportkosten voor zowel beroeps- als recreatievaart en, indien relevant, het kruisende weg- en spoorverkeer.

De basis voor het bepalen van de effecten vormen de uitkomsten van de verkeers- en vervoersprognoses. Op basis van deze verkeersgegevens kunnen de volgende effecten worden bepaald:

1. efficiency effecten beroepsvaart;
2. reistijd effecten beroeps- en recreatievaart;
3. betrouwbaarheid beroeps- en recreatievaart;
4. reistijd kruisend weg- en spoorverkeer;
5. effecten verschuivend vervoer en gegenereerd vervoer;
6. stremmingskosten.

Ad 1: Efficiency baten beroepsvaart

Efficiencywinsten zijn vaak belangrijke effecten van een vaarwegproject en treden op als er grotere binnenvaartschepen ingezet kunnen worden (schaalvergroting) en als schepen zwaarder kunnen worden beladen (betere benutting) waardoor de transportkosten per tonkilometer dalen.

Op basis van de vervoergegevens en de vervoerkosten per scheepsklasse en scheepstype (motorvrachtschip, duwstel of koppelverband) kunnen de efficiencywinsten worden geraamd.

Ad 2: Reistijd effecten beroeps- en recreatievaart

De verandering in gemiddelde reistijd van schepen speelt met name bij sluis/brug projecten of bij projecten waarbij er nieuwe route-opties ontstaan (bij verruiming of aanleg). Met behulp van standaard tijdwaarderingen voor de verschillende typen schepen (motorboot, duwstel, koppelverband en afmetingen) kunnen de gevonden reistijdeffecten worden gewaardeerd. Indien er als gevolg van deze verbetering sprake is van verschuiving van vervoer van andere modaliteiten naar binnenvaart (modal shift) dienen ook hiervoor baten te worden berekend (zie effecten verschuivend vervoer hieronder).

Ad 3: Betrouwbaarheid beroeps- en recreatievaart

Het effect op reisbetrouwbaarheid heeft betrekking op het verminderen van onverwacht oponthoud bij verplaatsingen en is gerelateerd aan de variaties ten opzichte van de gemiddelde reistijd. Dit effect kan bijvoorbeeld optreden bij getijdevensters, bruggen of sluizen.

Ad 4: Reistijd kruisend weg- en spoorverkeer
Daarnaast kan er door een scheepvaartproject sprake zijn van effecten op de reistijd en betrouwbaarheid van het kruisend weg- of spoorverkeer. Veranderingen in de lengte en frequentie van brugopeningen beïnvloeden de reistijd (en betrouwbaarheid) van het kruisende verkeer per weg of spoor. Dit effect wordt op dezelfde wijze als hierboven beschreven, gewaardeerd. Zie de SEE website voor reistijdwaarderingen wegverkeer.

Ad 5: Effecten verschuivend vervoer en gegenereerd vervoer
Als gevolg van de verbeteringen door het project kan er een toename van het vervoer in de binnenvaart plaatsvinden. Dit zal meestal een verschuiving betekenen van vervoer van andere modaliteiten, zoals het wegvervoer of spoorvervoer, naar de binnenvaart (modal shift). Alleen in uitzonderlijke gevallen kan er sprake zijn van nieuw verkeer[2]. De omvang van verschuivend (of nieuw) verkeer zal blijken uit de vervoersanalyse.
Een vaarweginvestering leidt echter niet automatisch tot modal shift. Hoe groot de modal shift als gevolg van de investeringen is, is veelal lastig in te schatten en is afhankelijk van de specifieke situatie. Het huidige beleid van tijdige investeringen in de vaarwegen is gericht op handhaving van het huidige, goede kwaliteitsniveau en het tijdig voorkomen dat het serviceniveau in de toekomst verslechtert.
In geval van een forse modal shift van weg of spoor naar binnenvaart dient deze te worden gekwantificeerd en kan tevens sprake zijn van veiligheids- of leefbaarheidseffecten als gevolg van deze verschuiving. Deze effecten worden bij de aspecten veiligheid en leefbaarheid in beeld gebracht en dienen in de rapportage apart te worden beschreven.

Ad 6: Stremmingskosten
Bij de bereikbaarheidseffecten dient tot slot aandacht te worden gegeven aan de stremmingskosten tijdens de aanleg en/of tijdens de exploitatie. Dit speelt bijvoorbeeld bij aanpassingen aan sluizen of bruggen, waarbij de sluis of brug gedurende langere tijd buiten werking is. Indien dit het geval is, kunnen de bovenstaande bereikbaarheidseffecten op dezelfde wijze voor de betreffende periode bepaald worden (reistijdveranderingen, reisbetrouwbaarheid, transportkosten en effecten op ander modaliteiten).

Veiligheid
Voor kanalen moet voldaan worden aan de richtlijnen Vaarwegen (hiermee is de nautische veiligheid automatisch geborgd). Voor rivieren kan de veiligheid t.o.v. de autonome ontwikkeling worden bepaald met behulp van kentallen of berekeningen.

[2] Te denken valt aan zand- of grindwinning die niet mogelijk is zonder het project. De verkeersaantrekkende werking zoals die bij de aanleg van wegen geldt, is in het algemeen niet toepasbaar op de vaarwegen. Daar is de huidige capaciteit meestal voldoende voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling op het netwerk.

De externe veiligheid heeft te maken met transport van gevaarlijke stoffen over het water. De externe veiligheidseffecten zijn een gevolg van vervoershoeveelheden (aantallen schepen met gevaarlijke stoffen) en de verkeerssituatie op de vaarweg. Wijzigingen dienen getoetst te worden overeenkomstig de 'Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten'.

Voor hoogwaterveiligheid moeten ingrepen in grote rivieren beoordeeld worden conform het Rivierkundig beoordelingskader. In zijn algemeenheid geldt dat er een kwantitatieve analyse dient plaats te vinden in hoeverre het buitenwater gekeerd kan worden.

Benodigd detailniveau, extra toelichtend voor HWS

Morfologie

De criteria voor de keuze tussen modellen zijn niet scherp. Het gaat meestal om een mix van theoretische en pragmatische argumenten op basis waarvan een modelkeuze plaatsvindt.
Denk aan het beantwoorden van vragen als:

- Gaat het om een aanpassing van een bestaand systeem, of wordt een volledig nieuw systeem ontworpen (dit is uiteraard afhankelijk van de schaalgrootte waarop de beschouwing plaatsvindt)
- Welk detailniveau is gewenst? (in geografische zin maar wellicht ook op tijdschaal)
- In hoeverre is dimensionering van afvoersystemen aan de orde? (afvoercapaciteiten beperkt door kunstwerken?)
- Welke systeemgegevens zijn voorhanden? (in relatie tot benodigde gegevens voor gewenste modelaanpak)
- Zijn er meetgegevens beschikbaar? (voor validatie/kalibratie)

Referentiesituatie, toelichtend bij 7

De referentiesituatie is de situatie waarmee in een effectonderzoek de effecten worden vergeleken. Voor het MER en de passende beoordeling (zie habitatrichtlijn art. 6) worden verschillende eisen aan de referentiesituatie gesteld.
De referentiesituatie voor de milieuonderzoeken is de situatie die zal ontstaan indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Dit is in overeenstemming met de eisen van de Wet milieubeheer, maar ook als geen MER wordt opgesteld is dit gebruikelijk voor de effectonderzoeken. Dit wordt ook wel de autonome ontwikkeling genoemd, of aangeduid met nulalternatief. Daarbij wordt over het algemeen het jaar van beoogde openstelling van het project als referentiejaar gebruikt. Ook worden voor enkele milieuaspecten in de planuitwerkingsfase, zoals bij lucht en geluid, vanuit wet- en regelgeving specifieke eisen gesteld aan de door te rekenen (referentie)jaren.
Als autonome ontwikkelingen worden meegenomen de ontwikkelingen waarover al een bestuurlijk besluit is genomen en waarvan aannemelijk is dat deze gevolgen zullen hebben voor het plan- en studiegebied. Voor sommige thema's (geluid en natuur) is het van belang ook te kijken naar besluiten buiten het studiegebied met gevolgen voor het studiegebied. Omdat het plan- en studiegebied over het algemeen kleiner zijn dan in de verkenning zal ook de referentiesituatie enigszins anders kunnen zijn.
De referentiesituatie moet altijd beschreven worden in het MER. Daarnaast is het verplicht vanuit de Wet Milieubeheer aan te geven of de referentiesituatie een volwaardig alternatief is. Indien dit het geval is, verplicht de Wet milieubeheer het nulalternatief als een volwaardig alternatief te beschrijven. Indien het nulalternatief naar de mening van de initiatiefnemer geen alternatief is, bijvoorbeeld op basis van doelbereik, dient dit beargumenteerd te worden.

Tip: Referentiesituatie verkenningsfase
De referentiesituatie zal in het algemeen niet zo veel afwijken van de referentiesituatie zoals die in de verkenningsfase is gedefinieerd. Wel dient gecontroleerd te worden of er inmiddels nieuwe besluiten zijn genomen over nabije ruimtelijke ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor de (beschrijving van de) referentiesituatie.
Als in de verkenning met scenario's is gewerkt, moet een keuze worden gemaakt met welk scenario in de planuitwerking wordt werkt.
Een worst- case-benadering kan leiden tot de noodzaak om meer maatregelen te treffen dan feitelijk nodig is. In de praktijk is een worst-case-scenario over het algemeen niet het meest waarschijnlijke scenario. Als er een MER wordt opgesteld, is het van belang dat de effecten die te verwachten zijn in de worstcase-situatie in beeld is, binnen het waarschijnlijke.

Tip: Scenario's autonome ontwikkeling
Het kan soms voorkomen dat sprake is van onzekerheid over de autonome ontwikkeling in een projectgebied. In dat geval kan worden gewerkt met scenario's. Scenario's kunnen worden ingezet als hulpmiddel bij het voorstellen en inbeelden van verschillende toekomstmogelijkheden. Bij het gebruik van scenario's is het raadzaam het aantal te beperken tot de uitersten (bijvoorbeeld worst case en best case) en deze vervolgens zodanig uit te werken dat de maatgevende effecten ervan kunnen worden aangegeven.

Werk conform 'Kader PAS', toelichtend bij 8

In het PAS werken Rijk en provincies samen om twee doelen te bereiken:

- Het bevorderen van het behoud en herstel van bedreigde stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten; Ruimte bieden voor activiteiten met stikstofuitstoot, zoals RWS-projecten
- Voor rijksprojecten van aantoonbaar nationaal maatschappelijk belang kan de Minister ontwikkelingsruimte reserveren voor MIRT-projecten waarvoor een besluit wordt genomen in 2015-2021. Dit worden dan 'prioritaire projecten'.

Let op: Overgangsrecht
Alle projecten die in de realisatie- en/of gebruiksfase een toename van stikstofdepositie veroorzaken vallen onder het PAS, tenzij ze onder het overgangsrecht vallen. Het PAS is niet van toepassing op projecten, plannen en andere handelingen die op 1 juli 2015:

- in voorbereiding waren (OTB is ondertekend en ter inzage gelegd; aanvraag Nbw-vergunning is door het bevoegd gezag ontvankelijk verklaard);
- beschikken over een volledige passende beoordeling;
- èn de tijdige uitvoering van mitigerende maatregelen hebben verzekerd.

Met behulp van projectspecifieke gegevens over emissiebronnen wordt de stikstofdepositie berekend op een Natura-2000 gebied dat opgenomen is in het PAS. Gereserveerde ontwikkelingsruimte valt onder segment 1 van het PAS, de prioritaire projecten. De prioritaire projecten staan in de bijlage van de Regeling programmatische aanpak stikstof. Jaarlijks is er een mogelijkheid tot actualisatie van de gereserveerde ontwikkelingsruimte. De beleidskern van het ministerie bepaalt welke projecten prioritair zijn, Rijkswaterstaat heeft hierin een adviserende rol. Zie het Kader Draaiboek Actualisatie Prioritaire Projecten PAS.

Tip: mitigerende maatregelen
Voor projecten die gebruik maken van het PAS, hoeft op projectniveau geen mitigerende maatregelen meer genomen te worden voor de stikstofdepositie. In het PAS zijn brongerichte maatregelen (afname stikstofdepositie) en gebiedsspecifieke effectgerichte herstelmaatregelen (bestendiger maken natuur) opgenomen.

De juiste invoerbestanden voor de berekeningen moeten door de projecten zelf aangeleverd worden bij het Steunpunt Natuur. Uitzondering hierop zijn de projecten van het netwerk Hoofdwegennet. De totale groeibehoefte van het HWN zit in één reservering, gebaseerd op het verkeersmodel Nederlands Regionaal Model (NRM) en wordt aangeleverd door WVL. DGB bepaalt via de beleidsuitgangspuntenbrief welke (nieuwe) projecten in een actualisatie van het NRM worden meegenomen. Omdat de projectspecifieke invoerbestanden voor HVWN- en HWS-projecten concrete gegevens dienen te bevatten over emissie(bronnen) en locatie van emissies, kan een project pas worden toegevoegd aan de prioritaire projectenlijst als het voorkeursalternatief bekend is.

Checklist: vergunning of melding?
Hoewel voor de meeste MIRT-projecten een toestemmingsbesluit besluit (Tracébesluit, omgevingsvergunning of NBwet-vergunning) nodig is, kunnen sommige projecten af met een melding. Dit ligt aan:
- het type project en het besluit dat wordt voorbereid;
- of het project wel of niet op de prioritaire projectenlijst staat;
- de toename van de depositie die veroorzaakt wordt door het project.

De komst van het PAS betekent niet dat er geen berekeningen voor stikstofdepositie gemaakt hoeven te worden. Projectspecifieke berekeningen worden gemaakt om de benodigde ontwikkelingsruimte voor het project te bepalen. Deze berekeningen zijn noodzakelijk om te bepalen of een melding of besluit nodig is en - indien een besluit nodig is - voor de toetsing van de benodigde ontwikkelingsruimte aan de gereserveerde ontwikkelingsruimte. Bij het project-m.e.r. worden de effecten van het alternatief in beeld gebracht als gevolg van stikstofdepositie op de natuurlijke kenmerken van Natura2000 gebieden en worden de verschillen ten opzichte van de autonome ontwikkeling beoordeeld.

Checklist: projectwijzigingen
Zijn er wijzigingen in het project? Controleer of de gereserveerde ruimte in het PAS nog volstaat.

Met het PAS ligt de nadruk in de planuitwerking niet meer op de ecologische beoordeling, maar op het vaststellen van de juiste uitgangspunten voor de depositieberekeningen.
Door de invoering van de Wet natuurbescherming / inwerkingtreding van het
PAS dient de uitbesteding van het onderzoek naar stikstofdepositie inhoudelijk begeleid te worden door een adviseur natuur of luchtkwaliteit van RWS.

Tip: gate review
De PAS is (nog) geen onderdeel van de gate review. Controleer dus bij de start van de planuitwerkingsfase of het project met betrekking tot het aspect stikstofdepositie 'juridisch haalbaar' is.

Vastleggen afspraken: Uitgangspuntennotitie, de reikwijdte en het detailniveau, toelichtend bij 9

Er zijn geen vereisten aan het document waarin de te onderzoeken varianten, de effecten waarop wordt onderzocht, de onderzoeksvragen, het beoordelingskader, de afbakening van het plangebied en de studiegebieden, het detailniveau van het onderzoek en de referentiesituatie wordt vastgelegd. Ook niet als een MER wordt opgesteld. Het is wel gebruikelijk een uitgangspuntendocument op te stellen, waarin alle onderwerpen staan die met specialisten zijn afgestemd.

Tip: Accordeer uitgangspunten

Stel het beoordelingskader, de opzet en de uitgangspunten van de onderzoeken in een vroegtijdig stadium van het project vast, mede na overleg met de betrokken bestuurlijke partners. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de toetsing en beoordeling niet beïnvloed worden door de ontwikkelde varianten en hun effecten.
Door de onderzoeksopzet te laten accorderen door de voortoetsers van RWS en de overige specialisten die de uiteindelijke onderzoeken moeten beoordelen, bijvoorbeeld van het bevoegd gezag, wordt voorkomen dat er na uitvoering van de onderzoeken discussie ontstaat over de uitgangspunten en berekeningen opnieuw moeten. Belangrijk onderdeel van de toetsing is de consistentiecheck van de gebruikte scenario's in de verschillende studies.

Ook kan er een document worden opgesteld dat ter visie wordt gelegd bij de kennisgeving in het geval dat de m.e.r.-procedure wordt gevolgd, maar dit is niet verplicht. Dit document is vaak een publieksvriendelijke samenvatting van de onderdelen van het uitgangspuntendocument die relevant zijn voor de omgeving. Deze notitie krijgt soms de naam Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) mee.

Let op

Bij planuitwerkingen is het de lijn van het ministerie om in principe geen NRD op te stellen. Zeker als er rondom de voorkeursbeslissing participatie is geweest, kan een NRD veel overlap hebben met de stukken die toen ter inzage zijn gelegd, waardoor er geen meerwaarde is.

Checklist: afspraken bij de reikwijdte en het detailniveau

Als er een Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt opgesteld, bevat deze mogelijk de volgende onderdelen:

- het probleem/de opgave;
- een vermelding van het besluit dat wordt voorbereid.
- de beschrijving van het plangebied inclusief gebiedskenmerken en voor zover mogelijk (globaal) het studiegebied;
- de wijze waarop selectie van de varianten plaatsvindt (toelichting op het voorkeursalternatief en de afbakening van eventuele varianten);
- een beschrijving van de referentiesituatie (welke reeds genomen besluiten zijn uitgangspunt voor de afbakening van de autonome ontwikkeling);
- de te hanteren (verkeers-/klimaat-)scenario's;
- de opzet van het beoordelingskader;
- beschrijving van de stakeholders;
- integratie van advies Reikwijdte en Detailniveau
- beschrijving van relevante wetgeving en beleidskaders;
- financiële kaders
- input uit de participatie;

- uitkomsten van bestuurlijk overleg.

12.2 Markt en inkoop

Verplichtend

1. Voer de wijze van marktbenadering uit, zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing.

Toelichtend

Marktbenadering, toelichtend bij 1

Als uit de meerwaardetoetsen marktbenadering blijkt dat vervlechten of parallel schakelen zinvol is, kan dit worden opgenomen in de voorkeursbeslissing. Het moment om de markt te betrekken is dan het moment dat er een voorkeursbeslissing ligt met heldere afspraken over scope en budget. Daarnaast is commitment op bestuurlijk niveau (alle overheidspartijen op één lijn) een vereiste. Door het inhoudelijk betrekken van marktpartijen bij de planuitwerking wordt bereikt dat innovatieve ideeën uit de markt ook na de planuitwerkingsfase toepasbaar zijn.

De planuitwerkingsfase en de voorbereidingen voor de realisatiefase kunnen voor een groot deel parallel lopen. Parallel aan stappen in de besluitvorming en zienswijzeprocedure wordt dan gewerkt aan het ontwerpproces en marktbenadering. Het aanbestedingstraject, met de voorbereidingen voor de aanbesteding, hoeft niet te wachten op het voorkeursvariant, maar kan eerder starten. Of dit het geval is, vloeit voort uit de marktscan en de meerwaardetoetsen, en is in dat geval vastgelegd in het inkoopplan dat bij de voorkeursbeslissing ligt. Direct na de MIRT-prtojectbeslissing (MIRT beslismoment 3) kan de opdracht dan worden aanbesteed.

Let op: maak afspraken over verdeling verantwoordelijkheden
Bij het parallel schakelen van de voorbereidingen voor de realisatiefase en de planuitwerkingsfase, zijn er ook twee 'hoofdverantwoordelijken'. Namelijk de interne opdrachtgever die verantwoordelijk is voor de planuitwerkingsfase (vaak vanuit de regio) en de interne opdrachtgever die verantwoordelijk is voor de realisatie (vaak PPO/GPO). Maak vooraf goede afspraken over de verdeling van de verantwoordelijkheden.

Aanbesteden is alleen mogelijk als het aanbestedingsdossier duidelijk is. Onderdeel van het aanbestedingsdossier is de vraagspecificatie. De vraagspecificatie bestaat uit twee delen: het deel met proceseisen en het deel met producteisen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het vastleggen van verantwoordelijkheden, scope, oplossingsruimte en eisen. De vraag-specificatie is zo concreet dat de aannemer weet wat hij op welke wijze moet realiseren en op basis daarvan zijn prijs kan bepalen. Het opstellen van de vraagspecificatie kan eenvoudig zijn als in de verkenningsfase een gestructureerd, transparant en herleidbaar ontwerpproces is gevolgd en in de planuitwerkingsfase een systeemontwerp is opgesteld.

Als bij de voorkeursbeslissing is besloten voor een vroege start van de aanbesteding tijdens de planuitwerkingsfase betekent dit dat de privaatrechtelijke aanbestedingsprocedure en planologische procedures (zoals de Tracéwet- en/of bestemmings- planprocedure) gelijk oplopen. Dit kan door parallel schakelen of door vervlechting. Dat wil zeggen dat de fasen worden gecombineerd en de besluitmomenten in de afzonderlijke procedures zoveel mogelijk worden samengevoegd. Een aandachtspunt daarbij is dat vermeden moet worden dat beide procedures niet op hetzelfde eindpunt uitkomen. De ene procedure levert namelijk input voor een andere procedure. Bij

gebiedsgerichte projecten met een combinatie van bijvoorbeeld wegaanleg, woning- en kantoorontwikkeling vergt dit ook een goede afstemming/ uitlijning van de diverse procedures in het publiekrechtelijke spoor (denk hierbij aan Tracéwet- en Wro-procedures en waterwetprocedure).

Voorbeeld: Nederrijn-maatregelen: vervroegde marktbenadering
Bij vier maatregelen in het kader van ruimte voor de rivier langs de Nederrijn was sprake van vroegtijdige betrokkenheid van de uitvoerende partij. RWS sloot met deze partij een Plan, Design & Construct contract af. Dit bood de uitvoerende partij de ruimte om samen met de omgeving aan tafel aan maatwerk- en innovatieve oplossingen te werken.

Op basis van de PKB Ruimte voor de Rivier is voor de vier Nederrijn-maatregelen een compact schetsontwerp gemaakt. Dat is vervolgens bestuurlijk afgestemd met de betrokken bestuurders van de andere overheden. Daarbij is richting overheden duidelijk gemaakt dat een integrale opdracht bij één partij zou worden weggezet. Die partij zou niet alleen uitvoeren, maar kreeg ook de opdracht om het plan uit te werken, eventueel het bestemmingsplan aan te passen, hoofdvergunningen aan te vragen, en het project na realisatie over te dragen aan de beheerders. Deze werkwijze leverde positief resultaat op. Drie van de vier Nederrijn-maatregelen zijn een jaar eerder opgeleverd dan oorspronkelijk was gepland. En de Ruimte voor de Rivier-doelstelling in termen van waterstandsdaling is volledig gehaald.

Overigens lenen niet alle projecten zich voor de manier van werken zoals bij de Nederrijn-maatregelen is toegepast. Bij deze projecten kon gebouwd worden op een bestuurlijk vastgestelde referentie. Dat vormde een solide vertrekpunt. Daarnaast is een stabiele omgeving een belangrijke voorwaarde. Dit soort contracten leent zich minder voor projecten die bij voorbaat op veel omgevingsweerstand stuiten.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen
Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Productie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

12.3 Voorbereiden bestuurlijke besluitvorming

Verplichtend

1. Check of het project m.e.r.-plichtig is.
2. Als er een m.e.r. wordt opgesteld, moet worden voldaan aan de verplichtingen uit de Wet milieubeheer. Dit zijn in deze fase:
   a. Mededeling aan het bevoegd gezag als IenM niet zelf bevoegd gezag is;
   b. Kennisgeving van het voornemen, tenzij de beperkte m.e.r.-procedure gevolgd wordt
   c. Zienswijze op de kennisgeving, tenzij de beperkte m.e.r.-procedure gevolgd wordt
   d. Raadpleging betrokken adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau

Toelichtend

M.e.r.-plicht, toelichtend bij 1
In het geval dat in de verkenning een 'eerste fase' MER is opgesteld, wordt deze in de planuitwerking afgerond. Er hoeft dan niet opnieuw beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteiten m.e.r.-plichtig zijn. Zelfs als de omvang van de activiteiten kleiner is geworden dan bij de start van de verkenning was voorzien en de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r. niet overschreden worden,

moet het tweede fase MER worden opgesteld. Omdat in de verkenning kennis is gegeven van de start van de m.e.r., mag deze niet worden afgebroken.

In het geval geen eerste fase MER uit de verkenning beschikbaar is, moet worden beoordeeld of een m.e.r. aan de orde is. Zie voor meer informatie Infomil. Let er ook op of de beperkte of de uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgde moet worden. In de meeste gevallen is de uitgebreide m.e.r.-procedure aan de orde.
In de praktijk is niet altijd duidelijk of de voorgenomen activiteit m.e.r.- plichtig is, omdat soms de activiteit nog onvoldoende is gespecificeerd en de regelgeving verschillend kan worden geïnterpreteerd. Raadpleeg bij twijfel over een m.e.r.-plicht vooraf altijd eerst de juridische afdeling van uw eigen dienst of neem contact op met de Corporate Dienst of WVL.

Er zijn diverse interne en externe sites waar informatie kan worden gevonden over de m.e.r.-procedure en de m.e.r.-plicht: www.infomil.nl en www.commissiemer.nl. Op www.wetten.overheid.nl kan het Besluit m.e.r. en hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer gevonden worden.

Een hoofdvaarweg is een vaarweg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart (zie hier, pag. 48) van indicatieve en limitatieve hoofdvaarwegverbindingen, die behoort tot een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Bij hoofd(vaar)wegenprojecten vormt de Tracéwet meestal de juridische basis, in de meeste gevallen echter volstaat de reguliere Tracéwet-procedure. In art. 8 van de Tracéwet is aangegeven wanneer de Tracéwet van toepassing is.

Alle projecten die vallen onder de (reguliere) Tracéwet procedure zijn m.e.r.-plichtig. De uitgebreide Tracéwet is op projecten van toepassing waar het gaat om het plannen van geheel nieuwe hoofd(vaar)wegen. De reguliere procedure geldt voor wijzigingen aan reeds bestaande hoofd-(vaar)wegen. (zie art. 4 Tw)

Vrijwillig een m.e.r. doorlopen
Een m.e.r.-procedure kan vrijwillig worden doorlopen. Er is geen formele regeling opgenomen in het Besluit m.e.r. 1994 voor een vrijwillige m.e.r. Een vrijwillige m.e.r. kan verstandig zijn, indien een voornemen belangrijke milieueffecten met zich mee kan brengen, maar het Besluit m.e.r. 1994 het voornemen niet als m.e.r.-beoordelingsplichtig omschrijft. Het voornemen bestaat dan bijvoorbeeld uit verschillende activiteiten, die op zich zelf niet m.e.r.-plichtig zijn, maar die door cumulatie van milieueffecten dusdanige hinder voor de leefomgeving veroorzaken, dat het doorlopen van een m.e.r. op zijn plaats is. In zo'n geval kan er door de initiatiefnemer in overleg met het bevoegd gezag gekozen worden om vrijwillig een m.e.r.-procedure te doorlopen.

M.e.r.-plicht voor HVWN-projecten, extra bij m.e.r.-plicht
De projecten bij het hoofdvaarwegennet in het MIRT-overzicht kunnen worden onderverdeeld in de volgende typen:

- zeehavens en toegangsgeulen
- kanaalverruiming / rivierverruiming
- ligplaatsen
- sluizen
- bruggen/aquaducten

Welke hiervan zijn m.e.r-plichtig?

- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een vaarweg;
- de aanleg nevengeul
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenhaven of zeehaven.

M.e.r.-plicht voor HWS-projecten, extra bij m.e.r.-plicht

De typen projecten die zich voordoen binnen het HWS zijn divers van aard. Slechts een deel van de activiteiten kent een m.e.r.-plicht. Vaak is een HWS-project een combinatie van activiteiten. Doordat één (of meer) van de activiteiten m.e.r.-plichtig is, wordt voor het totale project een MER opgesteld.

De HWS projecten kunnen grofweg worden onderverdeeld in de volgende typen:

- aanleg/wijziging (primaire) waterkering;
- oprichting baggerspeciedepot;
- aanleg kunstwerken (zoals gemaal, doorlaatmiddel);
- aanleg nevengeul;
- aanleg hoogwatergeul;
- uiterwaardverlaging;
- herinrichting/natuurontwikkeling;
- peilaanpassing;
- aanleg vispassage;
- waterbodemsanering.

Voorbeeld: m.e.r.-plicht vanuit een onderdeel van het project
De m.e.r.-plicht voor delfstoffenwinning is gekoppeld aan het besluit tot verlenen van een vergunning inzake de Ontgrondingenwet. De delfstoffenwinning hangt veelal samen met en voornemen met een ander hoofddoel, bijvoorbeeld rivierverruiming, recreatieve ontwikkeling of natuurontwikkeling, waarvoor het vergraven van de bodem noodzakelijk is. Het gebruik van het afgegraven materiaal als delfstof is veelal een bijkomstigheid, maar dit maakt wel het totale project m.e.r.-plichtig.

Mededeling aan het bevoegd gezag, toelichtend bij 2a

De initiatiefnemer, een publieke of private partij die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen en daarvoor een aanvraag tot het nemen van een besluit wil gaan indienen, deelt dit voornemen schriftelijk mee aan het bevoegd gezag. Dat is het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende besluit.
Deze mededeling is verplicht bij zowel de uitgebreide als de beperkte m.e.r.-procedure, maar alleen als de initiatiefnemer niet hetzelfde is als het bevoegd gezag. Indien het bevoegd gezag zelf de initiatiefnemer is, zoals bij een tracéwetprocedure waarbij een regionaal organisatieonderdeel de rol van initiatiefnemer op zich neemt en de minister het bevoegd gezag is, is de mededeling niet nodig.
Voor de vorm van de schriftelijke mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag zijn in de wet geen vereisten opgenomen.
Bij aanpassingen aan hoofdwaterwegen en hoofdwatersystemen komt het vaak voor dat (voor een deel van het project) de initiatiefnemer niet gelijk is aan het bevoegd gezag. Voor dergelijke projecten dient er vaker een mededeling aan het bevoegd gezag gemaakt te worden dan voor 'droge' weginfrastructuur.

Kennisgeving van het voornemen, toelichtend bij 2b

Wanneer is vastgesteld dat de uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, moet er een kennisgeving worden opgesteld. Dit is niet verplicht bij de beperkte m.e.r.-procedure. Daarmee zijn er dan ook geen zienswijzen op de kennisgeving. De kennisgeving van het voornemen kan tegelijkertijd plaatsvinden met de stap 'raadpleging en advies betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau'. Over het algemeen is het regionale organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat in de praktijk de initiatiefnemer en de opsteller van een concept kennisgeving. Het bevoegd gezag (de minister, vertegenwoordigd door bijvoorbeeld DGB) is echter de eindverantwoordelijke voor het opstellen van de kennisgeving. Zo snel mogelijk nadat het bevoegd gezag de mededeling van de initiatiefnemer heeft ontvangen of zelf het voornemen heeft opgevat het (ontwerp)plan op te gaan stellen, dient er een openbare kennisgeving van het voornemen plaats te vinden.

De kennisgeving moet de zakelijke inhoud van het voornemen vermelden, conform de Wet milieubeheer, artikel 7.27, lid 3 tot en met 6. Naast de in art. 7.27 verplichte onderdelen van een kennisgeving, wordt aangeraden om in de kennisgeving in ieder geval inzicht te geven in:

- de probleemstelling, doel, aard, omvang en locatie van het project (inclusief kaartje), zoals ook beschreven in de het voorkeursalternatief van betreffend project;
- de voorgeschiedenis van het project; welke besluiten zijn er al genomen, welke alternatieven zijn er al onderzocht, welke alternatieven zijn er afgevallen; eventueel een vermelding van de bestuurlijke convenanten in betreffend project voor zover daarvan sprake is;
- beschrijving van het besluit ten behoeve waarvan de project-m.e.r. wordt doorlopen; dat de project-m.e.r. bijvoorbeeld wordt opgesteld ter voorbereiding op een Ontwerp Tracébesluit of projectplan in het kader van de Waterwet;
- de beoogde participatiestrategie, met een vermelding naar het participatieplan.

De kennisgeving vindt plaats in één of meer dag-, nieuws-, huis-aan-huisbladen en de Staatscourant of op een andere geschikte manier. In het geval van een tot de rijksoverheid behorend bestuursorgaan wordt de kennisgeving in ieder geval in de digitale Staatscourant geplaatst, tenzij dit voor het betreffende (ontwerp)plan wettelijk anders is geregeld. Indien het project mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu in een ander land heeft, vindt de publicatie van de kennisgeving eveneens plaats in een het desbetreffende land.

Kennisgeving van het voornemen in de praktijk

Op de website van het platform participatie zijn enkele voorbeelden te vinden van een kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER. Bij deze kennisgeving worden de volgende subparagrafen gehanteerd:

1. Het *probleem*, waarin wordt uitgelegd welk huidig en/of toekomstig (verkeerskundig/waterhuishoudkundig) probleem de aanleiding is geweest voor het uitvoeren van het project.
2. De *beoogde oplossing*, waarin wordt verwezen naar de alternatieven die zijn onderzocht tijdens de verkenningsfase en de voorkeursbeslissing die bestuurlijk is genomen.
3. *Publieksparticipatie*, waarin wordt aangegeven op welke wijze burgers, overheden en belangenorganisaties tijdens de verkenningsfase bij het planproces betrokken zijn en hoe het verdere participatietraject tijdens de planuitwerkingsfase wordt vormgegeven.
4. *Voornemen tot opstellen project-MER*, waarin wordt aangegeven welke wettelijke besluitvormingsprocedure doorlopen wordt, welke varianten binnen de voorkeursbeslissing onderzocht worden, welke wettelijke adviseurs geraadpleegd worden, of er sprake is van een

verplichte passende beoordeling in verband met mogelijke significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied en of het project is opgenomen in de Crisis- en herstelwet. Tevens is aangegeven wanneer er zienswijzen kunnen worden ingediend.

5. *Wat gebeurt er verder?,* waarin wordt aangegeven wat er met de zienswijzen op het voornemen gebeurt en hoe de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport wordt bepaald.
6. *Reageren?,* waarin wordt aangegeven hoe, waar en wanneer een belanghebbende zijn of haar zienswijze kan indienen en welke informatie er naast de kennisgeving beschikbaar is.
7. *Vragen?*, waarin een verwijzing wordt gemaakt naar de informatielijn van Rijkswaterstaat en het Directie Participatie.

Zienswijzen op de kennisgeving, toelichtend op 2c

Voor het verkrijgen van zienswijzen worden door het bevoegd gezag stukken ter inzage gelegd. Hiervoor zijn in de Wet milieubeheer geen vereisten opgenomen; het bevoegd gezag mag, in tegenstelling tot de ter inzage legging van het milieueffectrapport, tijdens deze fase zelf bepalen wat ter inzage wordt gelegd, voor hoe lang, wie zienswijzen mogen indienen en op welke wijze. Wel is een vereiste dat de kennisgeving in elk geval langs elektronische weg wordt gedaan. Daarnaast kunnen advertenties geplaatst worden in plaatselijke kranten etc.

Let op: Welke documenten worden er in de praktijk ter inzage gelegd ten behoeve van de zienswijze?
In de praktijk worden de (beslis)documenten ter inzage gelegd, zoals aangegeven in de Kennisgeving (bijvoorbeeld het verkenningenrapport, de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio en de brief van de minister aan de Tweede Kamer over de Voorkeursbeslissing).

Wat te doen met de binnengekomen zienswijzen?
Zodra de in de kennisgeving aangegeven termijn voor het indienen van zienswijzen is verstreken, kunnen de initiatiefnemer en het bevoegd gezag (onder verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag) reageren op de binnengekomen zienswijzen. Afhankelijk van het aantal zienswijzen en het type opmerkingen dient het bevoegd gezag te bepalen of, en zo ja hoe, er direct een reactie wordt gegeven op de binnengekomen zienswijzen. De zienswijzen worden in ieder geval betrokken bij het advies van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer. Uiteindelijk dient bij het nemen van het definitieve besluit beargumenteerd te zijn hoe de binnengekomen zienswijzen betrokken zijn bij de besluitvorming.
Aangezien een deel van de zienswijzen pas beantwoord kan worden tijdens of na de planuitwerking, valt vooraf niet exact aan te geven of en hoe een zienswijze wordt betrokken.
In de praktijk wordt hiervoor vaak een Nota van Antwoord opgesteld. In deze nota kan de indiener van de zienswijze lezen of, en zo ja, op welke wijze, zijn of haar reactie is verwerkt en wordt meegenomen binnen de planuitwerkingsfase. Indien er veel zienswijzen zijn binnengekomen, kan het bevoegd gezag ervoor kiezen om de hoofdvragen te bundelen en per thema samen te voegen. In veel zienswijzen worden namelijk dezelfde of nagenoeg dezelfde vragen gesteld.

Directie Participatie
Bij grote, complete projecten kan gebruik worden gemaakt van de expertise van de Directie Participatie. De Directie Participatie werkt voor opdrachtgevers bij Infrastructuur en Milieu en Economische zaken. Projecten op deze beleidsterreinen hebben vaak een grote impact op de omgeving, en dus op de belangen van omwonenden, gebruikers en organisaties. De Directie

Participatie kan u van advies dienen en praktisch ondersteunen tijdens het participatieproces behorende bij de planuitwerkingsfase.

Raadpleging over de reikwijdte en het detailniveau, toelichtend bij 2d

Voorafgaand aan het opstellen van een milieueffectrapport is het voor alle partijen (initiatiefnemer, bevoegd gezag, omgeving, wettelijke adviseurs) van belang dat duidelijk is welke informatie het MER moet bevatten (reikwijdte) en welke diepgang de informatie in het MER moet hebben (detailniveau). Het onderzoek, dat ten behoeve van een MER en het (ontwerp)plan wordt verricht, dient voldoende informatie op tafel brengen om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming over een (ontwerp)plan. Dit vereist een scherpe afbakening van de reikwijdte en het detailniveau; waarop moet het onderzoek zich vooral gaan richten, wat is minder belangrijk, en wat kan zelfs helemaal buiten beschouwing blijven?

Het raadplegen van betrokken adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau is bij de uitgebreide m.e.r.-procedure verplicht. Bij de beperkte m.e.r.-procedure is het bevoegd gezag niet verplicht om de initiatiefnemer een advies over reikwijdte en detailniveau te geven, maar kan dit op verzoek van initiatiefnemer of ambtshalve worden uitgebracht.
Er kan voor gekozen worden om een 'notitie reikwijdte en detailniveau' ter inzage te leggen tegelijkertijd met de kennisgeving. Dit wordt vanuit de beleids-DG's echter niet geadviseerd.
Bij de bepaling van de reikwijdte en het detailniveau van het MER zal in ieder geval rekening moeten worden gehouden met inhoudelijke eisen aan het MER. Daarnaast worden de reikwijdte en het detailniveau bepaald door de activiteit en de locatiespecifieke omstandigheden. In de Wet milieubeheer is opgenomen dat het bevoegd gezag het MER, waaronder het detailniveau daarvan, afstemt op de mate van gedetailleerdheid van het (ontwerp)plan.

Reikwijdte

Onder reikwijdte worden de onderwerpen verstaan die het MER moet gaan bestrijken, waarbij de alternatieven (mogelijke oplossingsrichtingen), de varianten (mogelijke oplossingen) en milieuaspecten de meest bepalende onderwerpen zijn voor de inhoud van een MER.

Detailniveau

Het bepalen van het detailniveau heeft betrekking op de vraag 'hoe uitgebreid' en 'op welk schaalniveau' de verschillende milieuaspecten onderzocht moeten worden en op welke manier.

Raadpleging in de uitgebreide m.e.r.-procedure als initiatiefnemer *gelijk* is aan het bevoegd gezag

Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure voor projecten, zoals bij een Tracébesluit, een wegaanpassingsbesluit of een peilbesluit, komt het vaak voor dat één overheidsinstantie zowel de rol van initiatiefnemer als de rol van het bevoegd gezag vervult. Als het bevoegd gezag zelf de initiatiefnemer is, is het raadplegen van betrokken adviseurs en bestuursorganen verplicht, maar is het advies van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer volgens de Wet niet nodig.

Let op: Hoe werkt het raadplegen in de praktijk zodra initiatiefnemer gelijk is aan het bevoegd gezag?

Zodra een hoofdwegennet wordt uitgebreid, moet deze aanpassing vastgelegd worden in een juridisch-planologisch besluit (bijvoorbeeld Tracébesluit). Bij een dergelijk project is de minister van Infrastructuur en Milieu zowel de initiatiefnemer als het bevoegd gezag. Door middel van organisatorische maatregelen wordt er veelal een scheiding in verantwoordelijkheden

aangebracht, zo zal in dit voorbeeld Bestuursstaf Rijkswaterstaat als initiatiefnemer optreden en de minister, ondersteund door Bestuursstaf Mobiliteit, als bevoegd gezag. Doordat beide Bestuursstaffen deel uitmaken van dezelfde organisatie, is het voor Bestuursstaf Mobiliteit niet *verplicht* om Bestuursstaf Rijkswaterstaat te adviseren over de reikwijdte en het detailniveau. In de praktijk zal het wel zo zijn dat onderling afgestemd wordt welke aanbevelingen er uit de raadpleging van betrokken adviseurs en bestuursorganen zijn gekomen en wat de reikwijdte en het detailniveau van het (onderzoek voor het) MER moet zijn.

Raadpleging in de uitgebreide m.e.r.-procedure indien de initiatiefnemer *niet gelijk* is aan het bevoegd gezag

In een aantal gevallen is de initiatiefnemer in de uitgebreide m.e.r.-procedure een andere partij dan het bevoegd gezag, bijvoorbeeld als een bestemmingsplan wordt opgesteld, of een projectplan Waterwet waarbij het MER hoort bij het goedkeuringsbesluit van de provincie.
Indien de initiatiefnemer niet gelijk is aan het bevoegd gezag, is het bevoegd gezag verplicht om de initiatiefnemer, een publieke of private partij die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen, over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) te informeren. In een dergelijke situatie is het raadzaam dat initiatiefnemer en bevoegd gezag vooraf overleggen om af te spreken welke informatie de initiatiefnemer zou moeten aanleveren om een effectief verloop te bevorderen van bijvoorbeeld de zienswijzen, het raadplegen van adviseurs en bestuursorganen en het uitzetten van het benodigde onderzoek. Het is aan het bevoegd gezag om aan het eind van het voortraject de balans op te maken in een advies over de reikwijdte en het detailniveau.

Voor het uitbrengen van het advies, inclusief de raadpleging, is in de Wet milieubeheer een termijn van 6 weken opgenomen, die het bevoegd gezag één keer met maximaal 6 weken mag verlengen (termijn van orde). Als startpunt voor deze termijn geldt de mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag.

Raadpleging bij de beperkte m.e.r.-procedure

Bij de beperkte m.e.r.-procedure adviseert het bevoegd gezag de initiatiefnemer over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) als de initiatiefnemer hier om verzoekt. Als de initiatiefnemer hier *niet* om verzoekt, *kan* het bevoegd gezag er voor kiezen dit advies *ambtshalve* uit te brengen. Nadat het advies is uitgebracht overlegt het bevoegd gezag hierover met de initiatiefnemer.

Voordat het advies wordt uitgebracht (op verzoek of ambtshalve) raadpleegt het bevoegd gezag de initiatiefnemer, de adviseurs en andere bestuursorganen hierover. Het gaat daarbij om adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijk voorschrift waarop het besluit berust bij de voorbereiding hiervan moeten worden betrokken. Voor het uitbrengen van het advies, inclusief de raadpleging, gelden dezelfde termijnen als bij de uitgebreide m.e.r.-procedure.

Hoe dient de raadpleging van betrokken bestuursorganen plaats te vinden?

Voor de raadpleging over de reikwijdte en het detailniveau van het MER gaat het om de inhoud van de reactie. Voor de vorm van de raadpleging zijn in de wet bij zowel de uitgebreide als de beperkte procedure geen vereisten opgenomen. De meest voorkomende vormen van raadpleging zijn als volgt:

- Een verzoek van het bevoegd gezag aan de betrokken adviseurs en bestuursorganen om schriftelijk hun advies over de reikwijdte en het detailniveau kenbaar te maken;

- Een presentatie van de initiatiefnemer en het bevoegd gezag over de voorgenomen activiteit en de verwachte gevolgen, eventueel inclusief een locatiebezoek. Navolgend op de presentatie kunnen de betrokken bestuursorganen mondeling hun advies over de reikwijdte en het detailniveau toelichten. Aanbevolen wordt om een verslag van de bijeenkomst te maken.

Hoe gaat het raadplegen van betrokken adviseurs en bestuursorganen in de praktijk?
In de praktijk hoeft het formele voortraject van een uitgebreide m.e.r.-procedure niet het eerste contactmoment tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en de (wettelijke) adviseurs en betrokken bestuursorganen te zijn. Bij veel projecten vindt namelijk voorafgaand aan de besluitvorming van een project vooroverleg plaats met de belangrijkste betrokken partijen. In de praktijk vindt dit overleg plaats in een ambtelijke of bestuurlijke werkgroep. Tijdens de planuitwerkingsfase worden veelal dezelfde (overheids)instanties geraadpleegd die tijdens de verkenningsfase al betrokken zijn geweest. Deze partijen zijn hierdoor reeds in een vroeg stadium betrokken bij het project en kunnen daarom eenvoudig hun advies met betrekking tot de reikwijdte en het detailniveau geven.

Advies reikwijdte en detailniveau van bevoegd gezag aan initiatiefnemer
Het resultaat van het raadplegen van de betrokken adviseurs en bestuursorganen is een **advies** van de betrokken partij over de te hanteren reikwijdte en het detailniveau.

Het bevoegd gezag adviseert uiteindelijk de initiatiefnemer over de reikwijdte (uitwerking voorkeursalternatief en mogelijke varianten, welke milieuaspecten) en het detailniveau (welk schaalniveau, welke diepgang) van het milieueffectrapport en beoordeelt of de gevraagde informatie is opgenomen in het milieueffectrapport zodat er een weloverwogen besluit genomen kan worden.

Het bevoegd gezag is verplicht te beargumenteren of en op welke wijze de adviezen van de betrokken bestuursorganen zijn betrokken bij het te nemen besluit. Indien dit niet het geval is, dient beargumenteerd te worden waarom de adviezen niet zijn overgenomen.

Tip: niet-verplichte onderdelen van het MER
Als er een MER wordt opgesteld, is het mogelijk om alle onderzochte onderwerpen behalve kosten op te nemen in het MER. Hoewel het wel gebruikelijk is om doelbereik, en effectonderzoeken zoals sociale aspecten, duurzaamheid en hydraulische en morfologische aspecten (voor natte projecten) in het MER op te nemen, is dit niet verplicht. Stem met het bevoegd gezag af welke onderwerpen in het MER worden opgenomen, en welke onderwerpen niet.
Motiveer in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarom onderwerpen buiten het MER zijn gehouden, als dit aan de orde is. Zij zijn er namelijk voorstander van dat zo veel mogelijk in het MER wordt opgenomen.

13 Beoordelingsfase

13.1 Markt en inkoop

Verplichtend

1. Voer de meerwaardetoets Public Sector Comparator (PSC) uit (verplicht voor elk groot project waarbij gekozen wordt voor een DBFM-contract).
2. Stel een kostenraming en dekkingsvoorstel op.

Toelichtend

Meerwaardetoetsen PSC, toelichtend bij 1

De Public Sector Comparator (PSC)) is een voorgeschreven meerwaardetoets van IenM, welke wordt ingezet na een positieve PPC en de meerwaarde bij een DBFM-contract dus is vastgesteld.
De PSC is bedoeld als hulpmiddel bij de aanbesteding, door een benchmark te geven wat de projectkosten en risico's over de gehele levenscyclus zouden zijn als het project in een traditionele publieke aanpak zou zijn uitgevoerd, versus de gekozen publiek-private DBFM aanpak. De uitkomst van de analyse dient ter onderbouwing van de uitvoeringsbeslissing voor het project. Gedurende het gehele aanbestedingsproces is de analyse bij te stellen.
Zes weken na het definitief worden van de PSC moet een "inkoopbeslissing" genomen worden.
Naast deze verplichte afwegingsinstrumenten kun je er ook voor kiezen om tevens een marktconsultatie te doen waarbij de 3 beste alternatieven door de markt worden getoetst op haalbaarheid. Daarmee voorkom je dat er in de besluitvormingsfase ruis gaat ontstaan over de mate van realiteit en realiseerbaarheid bij de bestuurlijke partners.

Tip: Vervlechten
Een bijzondere vorm van hoe je met de markt kunt omgaan bij aanbestedings- procedures is het zogenaamde *vervlechten*. Bij vervlechting lopen de publiekrechtelijke planprocedures zoals de Tracéwetprocedure en de aanbestedingsprocedure in de tijd (gedeeltelijk) parallel en zijn ze op bepaalde momenten verknoopt met elkaar. De aanbesteding kan al in de verkenningsfase beginnen. Verknoopt wil hier zeggen dat op (of vanaf) die momenten informatie of tussenresultaten uit de ene procedure worden gebruikt in de andere. Het doel is vierledig:

- zo kan men via een optimale marktbetrokkenheid kennis en creativiteit van de markt optimaal benutten,
- efficiency behalen door duidelijker afspraken te maken en door de uiteindelijke uitvoerder eerder te betrekken,
- financiële zekerheid krijgen door biedingen in een vroeg stadium te hebben en
- vervlechten kan, mits goed voorbereid, tijdwinst opleveren.

Vervlechten kan starten op drie momenten:

1. vóór de voorkeursbeslissing,
2. ná de voorkeursbeslissing, of
3. ná het ontwerp Tracébesluit.

Elk model heeft voor- en nadelen die samenhangen met het type project. Zie voor nadere toelichting van deze 3 modellen de Handreiking MIRT en Markt (paragraaf 4.5).

Parallel schakelen
Een variant op vervlechten is *parallel schakelen*. Hierbij wordt er tijdens de planologische procedure al gestart met de aanbestedingsprocedure maar vindt er geen voeding plaats van de ene naar de andere procedure. Dit kan ook tijdwinst opleveren. Zodra het bestemmingsplan definitief is, kunnen de bouwvergunningen worden afgegeven, kan er door de opdrachtgever gegund worden en kan de aannemer starten met zijn

bouwvoorbereidingen. Aangezien hij zijn ontwerp en engineering al in de fasen daarvoor heeft gemaakt, kan de feitelijke bouw sneller starten. Daardoor kan het fysieke object eerder in gebruik worden genomen.

Voorbeeld: vervlechten A2 Maastricht 'De markt aan zet'
Voor de verbouwing van de A2 Maastricht heeft het Rijk de markt gevraagd om op basis van een eisenprogramma integrale plannen in te dienen voor een combinatie van infrastructuur en vastgoed. Deze plannen zijn vervolgens tijdens de aanbesteding beoordeeld in een concept OTB/MER. Na gunning heeft het Rijk met het winnende consortium een definitief OTB/MER opgesteld. De vervlechting droeg bij aan een goede integratie van infrastructuur en vastgoed. Meerwaarde is ontstaan doordat er voldoende ontwerp-/ oplossingsruimte (aan de voorkant) aan de markt is gegeven, met als uitgangspunt 'de meeste functionaliteit voor het beschikbare budget'. De vrees van sommige critici dat de aanbestedingsprocedure zeer vergelijkbare plannen oplevert, blijkt ongegrond. De marktpartijen laten zien dat er zeer verschillende oplossingen zijn die voldoen aan de uitvraag.

Let op: concurrentiegerichte dialoog bij bijzonder complexe projecten
Bij mogelijke PPS-projecten mag de aanbestedende dienst de concurrentiegerichte dialoog toepassen. Deze aanbestedingsprocedure wordt toegepast voor aanbesteding van bijzonder complexe projecten, waarvan het niet goed mogelijk is de technische middelen te bepalen of de juridische of financiële voorwaarden te specificeren.
De concurrentiegerichte dialoogprocedure verschilt wezenlijk van een 'gewone' openbare of niet-openbare procedure. Het grootste verschil zit in de wijze van uitvragen. De concurrentiegerichte dialoog start met een vraag waarvoor geen (eenduidige) oplossing bekend is. Op basis van oplossingen die de gegadigden aandragen voert de aanbestedende dienst een dialoog die leidt tot optimalisatie tussen vraag en aanbod.

Het grote voordeel van een concurrentiegerichte dialoog is dat deze leidt tot een zinnige uitvraag. Een nadeel is dat de procedure een grote investering in tijd vraagt van de deelnemers, terwijl ze nog geen zekerheid hebben over de vervolgopdracht en hun kansen daarop.

Voorbeeld: concurrentiegerichte dialoog bij A4 Steenbergen
In 2009 besteedde Rijkswaterstaat de aanleg van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom aan via een concurrentiegerichte dialoog. Vijf aannemerscombinaties namen hieraan deel. De gemeente Steenbergen en andere stakeholders hadden de wens om de weg te combineren met een aquaduct om de haven van Steenbergen bereikbaar te houden. Met de concurrentiegerichte dialoog is onderzocht of dit haalbaar was.

Tip: neem contact op met RWS-deskundigen
Het maken van inkoopafwegingen gaat beter met de inzet van Rijkswaterstaatdeskundigen. Als eerste ingang hiervoor kan contact worden opgenomen met de afdeling Productie en Informatievoorziening van de Bestuursstaf Rijkswaterstaat.

Kostenraming en dekking, toelichtend bij 2

Een kostenraming geeft een schatting van de kosten – inclusief beheer en onderhoud (B&O) en inpassing - die gemoeid zijn met de realisatie van de alternatieven c.q. beoogde oplossing. De kostenraming is omschreven met een bandbreedte. Voor de investeringskosten wordt in deze fase uitgegaan van een onzekerheidsmarge van 10 tot 15%. In het geval van hoofdwatersystemen, hoofdwegen en hoofdvaarwegen wordt de kostenraming opgesteld conform de SSK methodiek.

Voor het inzicht in, raming en dekking van toekomstige kosten voor beheer en onderhoud c.q. instandhouding en/of exploitatie dient de Life Cycle Cost (LCC) systematiek aangehouden te worden.

Er moet tevens inzicht en onderbouwing van het benodigde budget worden gegeven en de beschikbaarheid hiervan voor de uitvoering inclusief kasritme, garantstelling, vastgoed en participatie in de grond. Bij de vaststelling van het budget dient ook de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de realisatiefase duidelijk te zijn.

13.2 Ontwerp, Effecten en Techniek

Verplichtend

1. Rapporteer de probleemanalyse. Zorg dat nut en noodzaak van het project blijken uit de tekst.
2. Streef bij de planning en ontwikkeling van projecten naar zo klein mogelijke negatieve effecten op de omgeving. Daarbij komen de volgende stappen aan de orde:
    a. voorkomen
    b. inpassen (stedelijk of landschappelijk)
    c. mitigeren
    d. compenseren
3. Het formuleren van mitigerende en compenserende maatregelen is een verplicht onderdeel van een milieueffectrapport.
4. Rapporteer de uitkomsten van de effectonderzoeken tenminste als effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Dat is het alternatief waarin het project niet wordt uitgevoerd, maar de autonome ontwikkeling wel plaats vindt.
5. Indien de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, stel een MER op.
6. Indien er mogelijk significante effecten worden verwacht op één of meer Natura 2000-gebieden, stel een Passende beoordeling op. Check of ook gedacht is aan mogelijke effecten tijdens de realisatie en gebruik.

Toelichtend

Probleemanalyse, toelichtend bij 1

Vertrekpunt bij de probleemanalyse is de informatie beschikbaar uit de verkenning. De probleemanalyse schetst kort en zo concreet mogelijk:

- welke problemen in de huidige situatie of in de nabije toekomst een rol spelen;
- hoe ze zich hebben ontwikkeld;
- wat de gevolgen zijn als de problemen niet worden opgelost;
- welke delen van de problemen in het kader van het initiatief worden aangepakt.

Uit de probleemstelling volgt de doelstelling. Bij het formuleren van de probleem- en doelstelling is een aantal valkuilen te onderscheiden. Uitgangspunt bij het formuleren van de doelstelling is het op te lossen probleem, niet verlegging van een dijk of de verbreding van een weg. Voor de oplossing van het probleem worden verschillende - gelijkwaardige - oplossingen onderzocht. Een andere valkuil is dat een oneigenlijke doelstelling wordt geformuleerd. Het verbeteren van de ecologische kwaliteit kan nooit het doel zijn van de aanleg van een nieuwe weg, hoogstens een "positief neveneffect". Het verbeteren van de leefbaarheid kan wel een doel zijn.

Voorbeeld: Ontwerp-projectnota/MER Hondsbroeksche Pleij. Dijkverlegging of rivierverruiming?
In de fase voor de startnotitie is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor rivierverruiming bij de Hondsbroeksche Pleij. Door de ligging aan het splitsingspunt werd als snel duidelijk dat alleen een dijkverlegging als realistische maatregel kon worden beschouwd. In de startnotitiefase is deze maatregel ongemerkt tot doel "gepromoveerd", wat in de inspraak veel reacties heeft ontlokt. Het laten vervallen van de overige opties was niet (meer) in de startnotitie genoemd, immers het doel was dijkverlegging. Een meer open formulering van het doel in de vorm van rivierverruiming had meer uitgenodigd tot een transparante afweging van opties alvorens de dijkverlegging als enige maatregel werd gepresenteerd.

De probleemanalyse bevat een omgevingsstudie. Deze is gericht op het geven van een globaal inzicht in de huidige milieusituatie, potenties en de autonome ontwikkeling van het studiegebied. Daarnaast biedt deze een referentiekader voor de beoordeelde milieueffecten bij de alternatieven.

Een belangrijk aandachtspunt voor de probleemanalyse is dat nut en noodzaak van het project én de keuze voor het Voorkeursalternatief gerechtvaardigd moeten worden. Als het goed is, is de toespitsing op het Voorkeursalternatief al in de verkenning onderbouwd. Hier kan op worden terug gegrepen bij het vastleggen van de probleemanalyse in de planuitwerkingsfase.

Mitigatie en compensatie, toelichtend bij 2 en 3

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen ter beperking/voorkoming van effecten, bijvoorbeeld een ecoduct tegen versnippering of een geluidscherm tegen een hoge geluidbelasting. Compenserende maatregelen zijn maatregelen om de nadelige invloeden op een andere plaats te compenseren, bijvoorbeeld creatie van een nieuw stuk natuur.

Het formuleren van mitigerende en compenserende maatregelen is een verplicht onderdeel van een milieueffectrapport.

In het licht van de Wet Natuurbescherming kunnen mitigerende maatregelen twee belangrijke functies hebben:

- het is een middel om een voorkeursalternatief met negatieve gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van een beschermde gebieden (Natura 2000) onder de significantiedrempel te brengen ;
- het is een middel om bij een voorkeursalternatief met negatieve gevolgen voor (strikt) beschermde soorten de gunstige staat van instandhouding van die soorten te waarborgen.

In algemene zin zijn de belangrijkste aanknopingspunten voor mitigatie:

- zorgvuldige planning van de uitvoering van ingrepen in relatie tot gevoelige perioden van soorten (broedseizoen, voortplantingstijd vleermuizen e.d.);
- verminderen van de ruimtelijke invloed van de ingreep zelf: milieuvriendelijke uitvoeringsmethoden, afscherming, retourbemaling;
- verminderen van de invloedszone van het project: geluidsschermen, bufferzones.

Voorbeeld: Mitigerende maatregelen bij de A58 Eindhoven - Oirschot
De wegverbreding, uitvoering en ingebruikname van de A58 tussen Eindhoven en Oirschot leidt tot negatieve effecten op beschermd NNN-gebied en op beschermde soorten van de Wet

Natuurbescherming. Deze negatieve effecten moeten zo veel als mogelijk worden beperkt door de uitvoer van schadebeperkende (= mitigerende maatregelen). In het ontwerp zijn enkele mitigerende maatregelen opgenomen, om de negatieve effecten op voorhand te beperken. Deze zijn:

- het aanbrengen van 2300 meter Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) op beide rijbanen: reductie van de extra geluidbelasting op EHS gebied;
- toepassen van geringere obstakelvrije zone langs de A58 en daarmee geringere aantasting van de NNN en leefgebied/standplaats van beschermde soorten;
- Verlichting conform het Uitvoeringskader Verlichting Rijkswaterstaat. Hierbij wordt de verlichting bij duisternis en in rustige uren langs natuurgebieden op de nul-stand gezet en worden de lampen voorzien van afschermende armaturen. Dit heeft op de natuur- en landschapswaarden een positief effect.

Na vaststellen van de mitigerende maatregelen dient opnieuw vastgesteld te worden wat de aard en omvang van de gevolgen voor (beschermde) natuurwaarden is. Dit zogenaamde “resteffect” is uitgangspunt voor de toetsing van de varianten.

Bij projecten waar mogelijk significante negatieve effecten optreden, moet een *voortoets* op de (noodzaak van een) “Passende beoordeling” (ook wel een habitattoets genoemd) worden uitgevoerd. Dit is een grof onderzoek naar de effecten van het project voor het Natura 2000-gebied. Met het opstellen van een natuur-voortoets tijdens de verkenningsfase wordt onderzocht of er vanuit de Wet Natuurbescherming onoverkomelijke belemmeringen te verwachten zijn.

Tijdens de planuitwerkingsfase moet, indien tijdens de verkenningsfase is gebleken dat mogelijke significante effecten niet zijn uit te sluiten, een passende beoordeling worden opgesteld waarin concreet aan de Wet Natuurbescherming wordt getoetst en waarin wordt aangegeven of, en zo ja hoe, deze met maatregelen gemitigeerd kunnen worden.

Effectrapportage, toelichtend bij 4

Het beoordelingskader kan tientallen, sterk uiteenlopende effecten in beeld brengen. Als de inrichtingsopgave eenvoudig is en slechts enkel het voorkeursalternatief en een variant vergeleken wordt met de referentiesituatie geeft een overzichtstabel met alle scores en een motivatie een goed totaalbeeld. Bij het overzichtstabel kan per milieuthema, per aspect (en eventueel per toetsingscriterium) een korte samenvatting en conclusie van de score gegeven te worden ten opzichte van de referentiesitiuatie. Het uiteindelijke doel is een overzichtelijke presentatie van beslisinformatie aan bestuurders.

Milieueffectrapportage, toelichtend bij 5

Een project-MER is een document waarin de effecten van een voorgestelde activiteit worden beschreven. Het project-MER dient als ondersteuning bij de besluitvorming over de alternatieven voor en varianten op de voorgenomen activiteit en bevat minimaal de gegevens zoals opgenomen in art 7.23 Wm. Het MER is niet alleen een weergave van de effecten, maar ook een ontwerpend instrument: de bevindingen over de effecten kunnen gebruikt worden om het voornemen ‘bij te slijpen’. Dit kan achter alleen wanneer tijdig met de m.e.r. (plan-m.e.r. of eerste fase project-m.e.r.) wordt begonnen in de Verkenningsfase.

Een drietal onderwerpen is van groot belang om duidelijk te hebben voordat met de m.e.r. wordt begonnen:

- De probleemstelling: welk probleem moet het project oplossen?
- De doelstelling: wat is het doel van het project?
- De reikwijdte en het detailniveau van het MER, onder te verdelen in
  - welke alternatieven of varianten onderzocht en beschreven moeten worden.
  - welke effecten tot op welk detailniveau onderzocht en beschreven moeten worden.

Wanneer de uitgebreide procedure van toepassing is geeft het bevoegd gezag een advies aan de initiatiefnemer over reikwijdte en detailniveau van het MER. Het bevoegd gezag raadpleegt hiertoe overige betrokken bestuursorganen. Wanneer de beperkte procedure van toepassing is adviseert het bevoegd gezag alleen over reikwijdte en detailniveau op verzoek van de initiatiefnemer of ambtshalve.

De in de MER gepresenteerde gegevens zijn gebaseerd op de beschikbare kennis en informatie. Op een aantal punten kunnen leemten in kennis bestaan, bijvoorbeeld omdat de informatie niet in het gewenste detailniveau beschikbaar is. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in:

- leemten in kennis van het milieu bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling;
- leemten in kennis van de mogelijke gevolgen voor het milieu (effecten).

De beschrijving van het milieu in de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling wordt gebruikt als referentiekader voor de effectbeschrijving. Ontbrekende gegevens bij deze beschrijving geven een incomplete referentiesituatie wat de effectbeschrijving kan bemoeilijken. Per thema of (deel)aspect kunnen de leemten worden aangegeven. Hierbij kan gedacht worden aan het ontbreken van betrouwbare voorspellingsmethoden, onzekerheden in de verkeersprognoses, eventuele verdrogingseffecten bij de aanleg, effecten van lichthinder en geluidhinder op dieren en gevolgen voor externe veiligheid.

Leemte in kennis of gebrek
Let op: alles wat onderzocht had kunnen worden tijdens de m.e.r. is geen leemte in kennis, maar een gebrek.

Het project-MER wordt ter inzage gelegd. Daarom is het van belang dat het een goed leesbaar stuk is. Hieronder volgen tips voor toegankelijk schrijven.

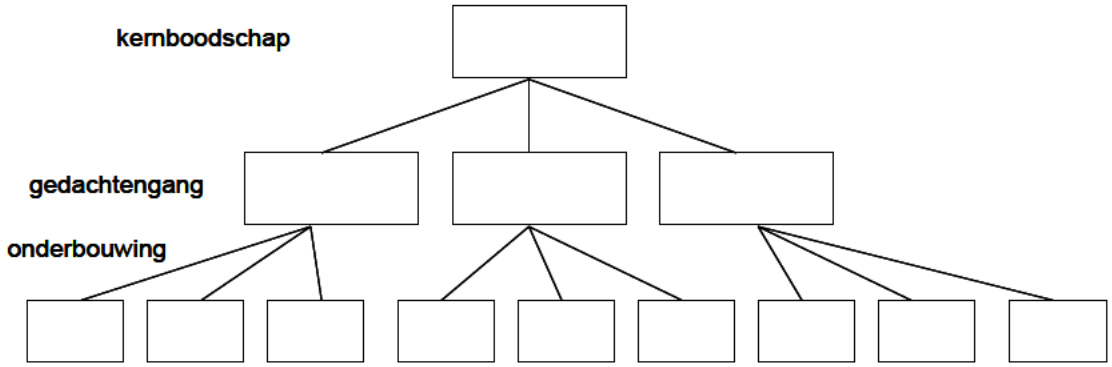
SMART probleem- en doelstellingen formuleren
Het is aan te bevelen de probleem- en doelstelling SMART te formuleren:
Specifiek: het moet duidelijk zijn waar het over gaat (geen abstracte termen)
Meetbaar: liefst kwantitatief, zodat te bepalen is of de doelstelling wordt gehaald
Acceptabel: de doelstelling moet gedragen worden (in elk geval door het bevoegd gezag)
Realistisch: de doelstelling mag niet te kostbaar, technisch onuitvoerbaar of tegenstrijdig met een andere doelstelling zijn
Tijdgebonden: de doelstelling maakt duidelijk binnen welke termijn deze gerealiseerd wordt.

Geef het (ontwerp)plan en MER een hiërarchische structuur

Het toepassen van een hiërarchische structuur zorgt voor een beter toegankelijk rapport. Ook bevordert dit het selectief lezen van het rapport. Deze structuur komt ten eerste naar voren in de indeling van de (ontwerp)plan en MER: een zelfstandig leesbare samenvatting, een beknopte MER en een aantal thematische bijlagen. Maar ook in de hoofdstukken zelf kan gewerkt worden met een hiërarchische opbouw. Tips voor het toepassen in de hoofdstukken:

- breng in opsommingen zo veel mogelijk een hiërarchische ordening aan;
- gebruik een samenvatting aan het begin van een hoofdstuk of paragraaf;
- begin met de conclusie en geef dan de argumenten;
- de eerste zin van een alinea moet de hoofdzaak van de alinea weergeven (kernzin) of de hoofdzaken uit de alinea aankondigen.

Figuur 1.1 geeft de basis weer van een hiërarchische structuur.



Figuur 1.1 Hiërarchische opbouw van een document

Handig hulpmiddel bij het vinden van de juiste hiërarchische structuur voor het rapport is het maken en bespreken van een dummy voordat teksten worden ingevuld.

Maak een goede samenvatting

Het (ontwerp)plan/MER is vaak een omvangrijk boekwerk. Veel mensen lezen deze dan ook niet, maar lezen alleen van de samenvatting. Een goede samenvatting is dan ook bij wet verplicht. De samenvatting kan los uitgebracht worden, waarbij gedacht kan worden aan een brochurevorm met veel illustraties en dergelijke (zoals bij de A12 Veenendaal-Ede).
Het is mogelijk om voor verschillende doelgroepen verschillende samenvattingen op te stellen, bijvoorbeeld voor bevoegd gezag, bewoners, provincie, etc. (doelgroepenrapportage). Dit is bijvoorbeeld gedaan bij het project N31 Zurich-Harlingen.

Voorbeeld: Doelgroepenrapportage

Doelgroepenrapportage wordt toegepast bij het project N31 Zurich-Harlingen. Bij dit project wil men naast een uitgebreid achtergronddocument een beslisdocument opstellen. Dit wordt een kort en bondig verhaal, niet gericht op of ingedeeld in de gebruikelijke thema's, maar gericht op die (groepen van) personen die een rol spelen bij het formuleren van het standpunt. Doelgroepen die onderscheiden zijn, zijn het bevoegd gezag, de gemeenten, de provincie, de inwoners en de "milieuorganisaties". Elk hoofdstuk bevat die beslisinformatie die voor de betreffende doelgroep van belang is om een mening te vormen. Hierbij wordt een stijl- en taalgebruik toegepast dat aansluit bij de betreffende doelgroep.

Voor het bevoegd gezag kan een aparte rapportage worden gemaakt waarin gefocust wordt op de aspecten die doorslaggevend zijn voor de besluitvorming (“waar draait het om?”).

Hanteer een lezerspanel en laat de eindredactie over aan professionals
Een frisse blik kan veel verbetersuggesties opleveren. Bij het project Rijksweg 74 is gewerkt met een lezerspanel bestaande uit diverse personen (waaronder burgers) voor de ontwerp-projectnota/MER en de samenvatting.

Om te zorgen voor een goede leesbaarheid is het mogelijk een professionele eindredacteur in te schakelen. Dit is bijvoorbeeld gedaan bij de A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen (Rijkswaterstaat, Dienst Limburg). Een eindredacteur heeft de meeste meerwaarde als hij/zij vanaf het begin bij het project wordt betrokken.

Besteed aandacht aan een functionele en aantrekkelijke vormgeving
Een functionele en aantrekkelijke vormgeving maakt het makkelijker om door de tekst te gaan. De vormgeving moet functioneel zijn: de grote lijnen en belangrijke zaken moeten erdoor worden benadrukt. Maar het oog wil natuurlijk ook wat. Middelen voor een functionele en aantrekkelijke vormgeving zijn: voldoende wit, tussenkopjes, kaderteksten en duidelijke kaarten.

Geen lezer heeft zin om zich door pagina’s met lange lappen tekst te worstelen. Voor voldoende wit kan op twee manieren worden gezorgd: kies een niet te grote bladspiegel met ruime marges en neem voldoende witregels in de tekst op.

Witregels zijn niet alleen aantrekkelijk, maar kunnen ook functioneel zijn. Een witregel kan gebruikt worden om tekstgedeelten waarin verschillende onderwerpen aan de orde zijn van elkaar te scheiden.

Binnen een paragraaf kunnen tussenkopjes worden gebruikt om onderwerpen af te bakenen. Het is overzichtelijk om in vergelijkbare paragrafen steeds dezelfde kopjes aan te houden. Schrijf geen ongenummerde tekst. Dit maakt het bespreken van de tekst lastig.

Veel gemaakte fout:
7. Hoofdstuk 7
Met wat tekst als inleiding
7.1 De eerst inhoudelijke paragraaf
De hoofdzaak van de paragraaf wordt als eerste direct onder de titel weergegeven
7.1.1 Subparagraaf
Per subparagraaf worden die items die naar voren gebracht moeten worden gepresenteerd

Liever:
7. Hoofdstuk 7
7.1 Inleiding
Deze paragraaf wordt gebruikt als inleiding voor het hele hoofdstuk
7.2 De eerste inhoudelijke paragraaf
7.2.1 Samenvatting
De hoofdzaak van de paragraaf

7.2.2 Subparagraaf
Per subparagraaf worden die items die naar voren gebracht moeten worden gepresenteerd

Kaderteksten verlevendigen de tekst, maar zijn ook functioneel: het gebruik van kaderteksten is een manier om hoofd- en bijzaken te scheiden. Ten eerste kan het nuttig zijn om in kaderteksten belangrijke informatie te vermelden of de hoofdzaken van een passage samen te vatten. Een andere mogelijkheid is juist om minder belangrijke, maar wel interessante informatie, in een kadertekst op te nemen. Bijvoorbeeld een zeer beknopte samenvatting van een belangrijk rapport.

Maak (op een goede manier) gebruik van kaarten en figuren
Eén plaatje zegt soms meer dan duizend woorden. Door visualisatie van informatie kan de toegankelijkheid van een rapport dan ook sterk worden verbeterd. Voor het gebruik van kaarten gelden wel enkele aandachtspunten. Het belangrijkste is dat nagedacht wordt over wat een kaart aan wie moet vertellen: doel en doelgroep. Hieronder is dit voor de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Daarnaast zijn enkele aandachtspunten bij het maken van kaarten weergegeven.

De planuitwerkingsfase bevat een beschrijving van de activiteit, de te onderzoeken alternatieven of varianten en de effecten van de activiteit en de alternatieven of varianten. De rol van kaarten in deze fase is meervoudig. Informatie wordt vastgelegd op kaarten en (met name intern) gebruikt tijdens de deelonderzoeken. De eindresultaten worden op kaarten gepresenteerd aan bevoegd gezag en omgeving.

Doel van kaarten bij deelonderzoeken is het vastleggen van informatie. Doelgroep is een kleine gebruikersgroep van experts. Zij stellen hoge eisen aan de betrouwbaarheid en de snelheid van de vervaardiging. De vormgeving is van ondergeschikt belang. Wel is het raadzaam om de vormgeving van de kaarten op enkele punten te standaardiseren (zoals type topografische ondergrond, schaal en kleurgebruik). Voordeel hiervan is ook dat de werkkaarten direct gebruikt kunnen worden voor de externe communicatie in de vorm van achtergronddocumenten of deelnota's.

Doel van kaarten in het (ontwerp)plan/MER is het overbrengen van informatie over het voorkeursalternatief, mogelijke varianten en de effecten daarvan. Doelgroep vormt allereerst het bevoegd gezag en daarnaast de omgeving. Voor de kaarten in de hoofdnota wordt daarom vaak gekozen voor een globaal kaartbeeld en is de vormgeving zeer belangrijk. De lezers die geïnteresseerd zijn in specifieke details kunnen deze halen uit de achtergronddocumenten of deelnota's.

Grofweg kunnen vier aandachtspunten bij het maken van kaarten worden onderscheiden:

1. thema's. In de hoofdnota kunnen niet alle onderwerpen even uitgebreid weergegeven worden. Wellicht kunnen verschillende onderwerpen in één kaart worden opgenomen (bijvoorbeeld 1 kaart met al het ruimtegebruik in de huidige situatie);
2. vormgeving. Gekozen moet worden voor een eenduidige vormgeving. Niet alleen voor zaken als de plek van de legenda en schaal, maar ook voor het symbool- en kleurgebruik. Aan te raden is associatieve symbolen en kleuren te gebruiken (bijvoorbeeld: blauw staat voor water, lage temperaturen en diepte);
3. ondergrond en schaal. Worden de resultaten gepresenteerd op een gerasterde of een vector topografische ondergrond?

Rasterondergronden tonen de volledige topografie. Met vectorbestanden kan men zelf een selectie weergeven. Overweeg ook of het wenselijk is om de gegevens op een gedetailleerde ondergrond weer te geven (dit kan namelijk leiden tot schijnnauwkeurigheid en onbedoelde reacties oproepen bij de lezer). Voor de schaalkeuze bestaan richtlijnen (uit verschillende wetten). Bedenk dat de schaal ook afhankelijk is van de grootte van het studiegebied en het papierformaat van de nota;

4. systeemkeuze. Wordt voor de kaartvervaardiging een Geografisch Informatie Systeem (GIS) of een cartografisch systeem gebruikt? Deze laatste biedt met betrekking tot opmaak en reproductie een grotere flexibiliteit dan een GIS. Is de vormgeving van minder belang en zijn de gegevens digitaal beschikbaar, dan kunnen kaarten betrekkelijk eenvoudig met een GIS gemaakt worden. Het grote voordeel is met name de snelheid van de kaartvervaardiging. Daarnaast geldt uiteraard dat met een GIS analyses kunnen worden uitgevoerd.

Nadere informatie over dit onderwerp kan worden verkregen bij Rijkswaterstaat CIV.

Stel een schrijfwijzer op

Om verwarring over de definities van begrippen tijdens het schrijven te voorkomen, is het belangrijk om vooraf afspraken te maken over definities. Ook is het voor een lezer prettig als hetzelfde begrip consequent gespeld wordt en gebruik van streepjes en hoofdlettergebruik afgestemd zijn. Aandachtspunten zijn:

- toponiemen: zeker streeknamen kunnen in verschillende atlassen verschillend geschreven zijn;
- besluiten: met een hoofdletter of niet, waar staan streepjes, hoe wordt het afgekort, is de afkorting met hoofd- of kleine letters;
- documenten: idem als besluiten;
- definities: wat wordt in deze context verstaan onder een bepaald begrip.

Door hierover vooraf afspraken te maken, kan een redactieslag worden bespaard.

Passende beoordeling, toelichtend bij 6

Als een project een verkeerstoename tot gevolg heeft kan dit leiden tot een toename van depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden. In dat geval moet er een Passende beoordeling worden opgesteld waarin stikstof wordt beoordeeld, ook als het project onder het PAS valt. Zie voor meer informatie de specialistische handreikingen.

13.3 Voorbereiding besluitvorming

De MIRT-projectbeslissing voor RWS projecten meestal juridisch verankerd een Tracébesluit, een ruimtelijk besluit Wro (inpassingsplan/bestemmingsplan), een projectplan Waterwet of een ontgrondingsvergunning. Het juridische deel is voor het bevoegd gezag geschreven, en moet voldoen aan de vereisten zoals wettelijk vastgelegd. Met het nemen van het formele bestuursrechtelijke besluit, is ook de MIRT 3 beslissing genomen.

Het bevoegd gezag houdt bij het vaststellen van een m.e.r.-plichtig (ontwerp)plan (zoals een bestemmingsplan, Tracébesluit, etc.) rekening met alle gevolgen die de betreffende activiteit voor het milieu kan hebben. Hierbij worden de volgende aspecten van een MER betrokken:

- de in het MER beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu;
- het in het MER beschreven voorkeursalternatief en de mogelijke alternatieven of varianten;
- de ingebrachte zienswijzen met betrekking tot het MER;

- de nota van antwoord op de ingebrachte zienswijzen;
- het door de Commissie voor de m.e.r. uitgebrachte advies (alleen verplicht bij de uitgebreide procedure);
- eventuele belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieugevolgen en de uitkomsten van het overleg hierover met bestuursorganen in het betrokken andere land.

De toelichting op het besluit wordt in de eerste plaats geschreven/getekend voor burgers en de betrokken overheden. Het document moet dus door een breed publiek gelezen en begrepen kunnen worden. Dit kan tot uiting komen in het taalgebruik (geen vakjargon, geen ambtelijke taal), maar ook in de manier waarop de toelichting wordt gepresenteerd. Het is aan te bevelen om in de toelichting duidelijk aan te geven wat de concrete gevolgen zijn van de maatregel, onder andere:

- de adressen van panden die ten behoeve van de uitvoering van het project moeten worden aangekocht en gesloopt;
- de adressen van panden die anderszins door de bouw of reconstructie gevolgen ondervinden.

Een toelichting op een besluit geeft een verantwoording van de gemaakte keuzes en bestaat uit de volgende standaardonderdelen:

- probleemanalyse;
- alternatievenkeuze;
- effectbeschrijving van het gekozen alternatief;
- mitigerende en compenserende maatregelen.

Let er op dat de toelichting op het besluit niet een herhaling van het MER is. Zorg voor zo min mogelijk overlap en verwijs waar mogelijk naar het MER.

Tracébesluit, voor HWN en HVWN

Het Tracébesluit (TB) is het besluit dat voortkomt uit de Tracéwet. In de procedure uit de Tracéwet zijn de producten die in de planstudiefase opgeleverd worden het OTB en het MER. Het MER is dan een bijlage bij het OTB. De minister van IenM stelt het OTB en TB vast.

Omdat het TB de rechtsgrondslag vormt voor de vervolgprocedures van planologische inpassing, vergunningen en onteigening is het belangrijk dat daar in het TB en daarmee ook het OTB in voldoende mate op wordt geanticipeerd. Het doel van het OTB/TB is het komen tot een besluit over de vaststelling van het tracé, voorzien van voldoende waarborgen voor de burger en de lokale overheden.

De eisen die worden gesteld aan de vorm en inhoud van het OTB/TB staan in art. 10 van de Tracéwet. De wettelijke vereisten zijn beperkt. Het belangrijkste advies naast te voldoen aan de wettelijk vereisten is vooral een voorbeeld te nemen aan de recente voorbeelden van OTB's die voorhanden zijn via de website van de Directie Participatie en de Handreiking voor het maken van een tracébesluit' te gebruiken voor een nieuw ontwerp-Tracébesluit. Deze handreiking wordt door CD-juristen actueel gehouden.

Wat als een OTB verandert?
Een ontwerp-Tracébesluit (OTB) is een beslisdocument, gericht op de rechtsgevolgen van het plan. De besluitvorming wordt vervolgens beklonken in het TB. Bij het OTB moet ook altijd het MER ter

inzage worden gelegd, ook als dit eerder al is gebeurd. Heeft er na het opstellen van het MER een nadere detaillering plaatsgevonden? Dan moet het voornemen in het OTB wel binnen het voorkeursalternatief passen dat (mede) op grond van het MER is gekozen; geef aan waarom dit het geval is. Voorts moet worden beargumenteerd dat de effecten niet negatief afwijken. Ook kunnen eventuele verbeteringen die zijn aangebracht na het opstellen van het MER worden toegelicht. Indien het MER eerder in de inspraak is geweest en het uiteindelijke plan wezenlijk afwijkt, kan een aanvulling op het MER noodzakelijk zijn. Echter in veel gevallen kan worden volstaan met het opstellen van een notitie waarbij het eerder opgestelde MER vanwege doorgevoerde wijzigingen wordt gevalideerd. Uit deze MER-validatie blijkt dan dat deze wijzigingen met de uitkomsten van het eerder opgestelde MER overeenkomen dan wel daarvan niet wezenlijk afwijken. Over wat de beste aanpak is, is intern overleg gewenst met DGB, PVP en CD en wellicht ook met de Commissie voor de m.e.r..

Bestemmingsplan/inpassingsplan, voor HVWN en HWS

Een bestemmingsplan of inpassingsplan bestaat uit een digitale verbeelding met regels en een toelichting. Het bestemmingsplan of inpassingsplan voor RWS projecten heeft tot doel om het voorgenomen project mogelijk te maken. Nieuwe projecten op het gebied van infrastructuur (niet vallend onder de Tracéwet), waterbeheer of natuurontwikkeling passen vaak niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Een bestemmingsplan of inpassingsplan beschrijft de toekomstige inrichting van het gebied en dient als toetsingskader voor bouw- en aanlegplannen.

Detailniveau van een bestemmingsplan kan sterk variëren. Alleen de ruimtelijke inpassing van het ontwerp wordt vastgelegd. Een rijksinpassingsplan wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu, een provinciaal inpassingsplan wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Een bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad van de betreffende gemeente vastgesteld.

Regels bij bestemmingsplan

In de wet worden geen eisen aan de regels gesteld. De regels stellen voorschriften en eisen voor het gebruik van grond en gebouwen. Standaardonderdelen van de regels zijn algemene bepalingen, bestemmingsbepalingen en overgangs- en slotbepalingen. In de algemene bepalingen worden begrippen gedefinieerd en wordt de wijze van meten vastgelegd. Hierin worden standaardregels weergegeven. Ook kunnen regels worden opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van werkzaamheden of het slopen van bouwwerken om te voorkomen dat een gebied minder geschikt wordt voor de beoogde bestemming. Binnen het bestemmingsplan/inpassingsplan kan er ruimte worden gelaten voor wijzigingen.

De bestemmingsbepalingen leggen per bestemming het toegestane gebruik vast. Hieronder valt ook het doel of de doeleinden van het gebruik.
De overgangs- en slotbepalingen is de plaats waar regels worden gesteld voor de overgangssituatie van het oude naar het nieuwe bestemmingsplan. Strafbepalingen kunnen hier ook worden opgenomen.
Bij de regels worden drie standaardregels opgenomen. Dit zijn overgangsrecht gebruik, overgangsrecht bouwwerken en een anti-dubbeltelbepaling. De voorgeschreven tekst staat in paragraaf 3.2 van de Bro.
De inhoudseisen aan de toelichting van het bestemmingsplan staan in art. 3.1.6 van de Bro.

Verplicht en gewenst detailniveau

Met de Wro worden alle bestemmingsplannen/inpassingsplannen digitaal vastgesteld. De bestemmingen en bijbehorende aanduidingen worden geometrisch bepaald op basis van RD-coördinaten. De manier waarop je de verbeelding moet opbouwen in de daarvoor bestemde programma's is vastgelegd, niet de schaal van de verbeelding. Wel wordt in metagegevens van de dataset de maximale schaal vastgelegd waarop de kaart zinvol verbeeld kan worden. Let bij het creëren van de digitale bestanden op de schaal waarop de verbeelding gemaakt gaat worden.

Het bestemmingsplan/inpassingsplan fungeert als toetsingskader voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken en slopen. Het is belangrijk dat goed is vastgelegd wat mogelijk is. Het detailniveau is afhankelijk van de specifieke situatie. Het opstellen van het bestemmingsplan/inpassingsplan is maatwerk.

Ontgrondingenvergunning, voor HWS en HVWN

Het bevoegd gezag voor de verlening van ontgrondingenvergunningen zijn de Gedeputeerde Staten van de provincie waar de ontgronding plaatsvindt, tenzij het een ontgronding in rijkswateren betreft. Dan is de minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag. Per provincie verschilt de procedure voor het aanvragen van een ontgrondingen vergunning, en daarmee de onderdelen waaruit de aanvraag bestaat. Terugkerende elementen zijn:

- NAW-gegevens van de aanvrager;
- locatie van de ontgronding;
- opgave van de oppervlakte en diepte van de ontgronding en de wijze van ontgronden;
- de aard en hoeveelheid van de vaste stoffen die met de ontgronding gewonnen kan worden;
- de periode waarin de ontgronding plaatsvindt;
- een opgave van de redenen van de ontgronding
- de bestemming van het gewonnen materiaal
- beschrijving van het huidig gebruik van het gebied
- beschrijving van de toestand waarin het terrein of de bodem van het water na de ontgronding wordt gebracht en de daaraan te geven bestemming;

Veel provincies hebben een eigen aanvraagformulier dat moet worden ingevuld voor een ontgrondingenvergunning. Het detailniveau verschilt per provincie.

De minister van Infrastructuur en Milieu, of de staatssecretaris namens de minister, verleent ontgrondingenvergunningen in rijkswateren die zijn aangewezen in de Regeling ontgrondingen in rijkswateren. Buiten rijkswateren heeft gedeputeerde staten van de provincie waarin de ontgronding is gelegen de bevoegdheid om vergunningen te verlenen.

Let op: vrijstellingen
Veel provincies hebben in hun ontgrondingenverordening vrijstellingen opgenomen voor bepaalde activiteiten. Provincie Zeeland heeft bijvoorbeeld ontgrondingen door of namens de minister vrijgesteld van de vergunningplicht.

Projectplan Waterwet, voor HWS en HVWN

Een projectplan Waterwet is een besluit dat wordt opgesteld voor de aanleg, versterking of verlegging van een waterstaatswerk, waaronder een primaire waterkering. De eisen waar een projectplan Waterwet aan moet voldoen staan beschreven in artikel 5.4 van de Waterwet.

In de wet zijn geen eisen gesteld aan het detailniveau van een projectplan Waterwet. Het is verstandig met de betrokken gemeenten af te stemmen of het wenselijk is aan te sluiten bij het detailniveau van het vigerende bestemmingsplan.
De beheerder van de waterkering stelt het projectplan Waterwet vast. In de regel is dit het waterschap.

Let op: projectplan Waterwet
Bij een projectplan Waterwet kan het goedkeuringsbesluit van de provincie het m.e.r.-plichtige besluit zijn.

14 Afrondende fase

14.1 Ontwerp, Effecten en techniek

Toelichtend

Aanvulling op het MER

Na advies van de Commissie m.e.r. aan het bevoegd gezag over de kwaliteit en volledigheid van het MER ('toetsingsadvies') kan het zijn dat er een aanvulling moet worden opgesteld. Bij een aanvulling blijft het MER grotendeels staan. Er zijn dan enkele aspecten die aangepast moeten worden. De actualiteit van de overige onderdelen van het MER moet goed in de gaten worden gehouden. Er is geen standaard inhoud voor de aanvulling te geven. Dit is afhankelijk van het advies hierover door de Commissie m.e.r. De aanvulling is niets meer of minder dan een aanvulling op de eerder geleverde informatie. Voor een heldere communicatie met alle betrokkenen kan er voor worden gekozen om bij een beperkte omvang van de aanvulling, in het aanvullend rapport, passages uit het advies van de Commissie m.e.r. op te nemen. Op deze manier is duidelijk waarom de aanvullende informatie geleverd is en op welke leemte in kennis het betrekking heeft. In geval de aanvulling een omvangrijk rapport oplevert, verdient het aanbeveling deze als zelfstandig leesbaar document op te stellen. In alle gevallen dient de relatie met de onderdelen van het MER helder te zijn.

Monitoring van milieueffecten

Conform Artikel 7.37 van de Wet milieubeheer moet het bevoegd gezag bij haar besluit aangeven welke milieueffecten na realiseren van het project gemonitord moeten worden. Deze monitoring moet worden uitgevoerd door de initiatiefnemer. Voor sommige onderwerpen, zoals luchtkwaliteit of de PAS kan worden aangesloten bij de reguliere monitoring in de verschillende programma's.

Let op: monitoring
Voor de mitigatie en / of compensatie voor natuur dient veelal gemonitord te worden. Vaak is de intensiteit en manier waarop (wat, hoe, waar en wanneer) vastgelegd in de verleende vergunning of ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming.

Het bevoegd gezag stelt een verslag (inhoud- en vormvrij) op van het onderzoek naar de milieueffecten. Dit verslag wordt verzonden aan:

- de adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijke voorschrift waarop het betreffende (ontwerp)plan berust bij de voorbereiding hiervan zijn betrokken;
- de adviseurs in het kader van de Wet milieubeheer;
- de Commissie m.e.r. (bij de uitgebreide m.e.r.-procedure of wanneer vrijwillig om een toetsingsadvies gevraagd wordt);
- de initiatiefnemer van een (ontwerp)plan (tenzij het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is).

Wanneer de milieueffecten aanzienlijk nadeliger zijn dan de verwachting was bij het vaststellen van het besluit, moet het bevoegd gezag (wanneer dat naar haar oordeel nodig is) de haar ter beschikking staande maatregelen nemen ten einde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. Wanneer nodig, mag het bevoegd gezag daarvoor een besluit wijzigen of intrekken, ook als dat verder gaat dan de bevoegdheden in de wettelijke regeling waarop het betreffende besluit berust.

14.2 Voorbereiden besluitvorming

Verplichtend

1. Doorloop de voortoets.

2. Draag zorg dat het besluit wordt vastgesteld door de juiste bestuurders.
3. Maak het ontwerp-besluit (OTB, ontwerp projectplan Waterwet, ontwerp-bestemmingsplan/inpassingsplan) bekend en organiseer de zienswijzeprocedure.
4. Als het besluit is voorbereid met een m.e.r., en het MER getoetst moet worden door de Commissie voor de m.e.r., moet het MER tijdig aan de Commissie voor de m.e.r. worden aangeboden.

Toelichtend

Voortoets, toelichtend bij 1

Op diverse momenten tijdens de planuitwerkingsfase en vooruitlopend op de formele besluitvorming vindt een verplichte toetsing plaats naar de kwaliteit van de op te leveren producten, waaronder de voortoets en eindtoets. Verdere uitleg over het voortoetsproces voor droge projecten is te vinden in de Werkwijzer Planstudies, verdere uitleg over kwaliteitsborging voor natte projecten is te vinden in de Werkwijzer toetsproces natte aanlegprojecten. Zodra de initiatiefnemer van mening is dat het project-MER volledig is en de juiste informatie bevat om een weloverwogen besluit te nemen over de activiteit, gaat het eindconcept van het project-MER de voor- en eindtoets in. Tijdens deze toetsen beoordelen bijvoorbeeld CDR, HBJZ, WVL en de regio contactpersoon van PVP de producten op juistheid en volledigheid.

Vaststellen besluit, toelichtend bij 2

Indien akkoord in de voortoets, dan zorgt DGB dan wel DGRW vervolgens voor accordering of ondertekening van de stukken door de minister, of indien van toepassing door een ander bevoegd gezag. Indien het niet voldoet aan de vooraf besproken reikwijdte en het detailniveau of aan de inhoudelijke wettelijke vereisten, of als het onjuistheden bevat, deelt het bevoegd gezag dit mee aan de initiatiefnemer en moeten de onvolkomenheden gerepareerd worden.

Tervisielegging, toelichtend bij 3

Bekendmaking en mededeling van het vastgestelde (ontwerp)besluit geschiedt conform de eisen en termijnen uit de procedure van totstandkoming van het betreffende (ontwerp)besluit. Als het besluit is voorbereid met een m.e.r., wordt het MER ook ter inzage gelegd. Als de procedure van het voorbereide besluit niet voorziet in een wettelijke termijn voor de ter inzage legging, geldt een termijn van zes weken (zie art. 7.30 Wm).

Zienswijzen kunnen betrekking hebben op het MER, maar vaak ook op het (ontwerp)plan dat samen met het MER ter inzage ligt. De zienswijzen op het MER kunnen alleen betrekking hebben op:

- de inhoud van het MER;
- het niet voldoen aan de wettelijke inhoudelijke eisen
- onjuistheden

Bezwaar en Beroep (zie ook Handreiking juridische kaders)

De mogelijkheden om bezwaar te maken en beroep aan te tekenen tegen het vastgestelde definitieve besluit volgen uit de wettelijke bepalingen waarin de betreffende moeder- of basisprocedure is vastgelegd. De m.e.r.-procedure zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer voegt hier niks aan toe. Het niet juist of niet volledig doorlopen van de m.e.r.-procedure kan via de bezwaar- en beroepsprocedure leiden tot vernietiging van het vaststellingsbesluit. Veel planvormen van vooral hogere overheden staan niet open voor bezwaar en beroep, bijvoorbeeld een structuurvisie. Het niet juist of niet volledig doorlopen van de m.e.r.-procedure in deze fase kan dan

in een latere fase, bij een (ontwerp)besluit dat wel open staat voor bezwaar en beroep, mogelijk alsnog leiden tot vernietiging van dit vervolgplan.

Indien de Crisis- en herstelwet van toepassing is op een project, kunnen lagere overheden geen formeel bezwaar en beroep aantekenen tegen het besluit. Wel kunnen zij nog zienswijze indienen op het (ontwerp)besluit en het MER, maar een gang naar de Raad van State is door lagere overheden niet meer mogelijk.
Voor meer informatie over de gevolgen van de Crisis- en herstelwet tijdens de planuitwerkingsfase, zie de handreiking juridische kaders.

Commissie voor de m.e.r., toelichtend bij 4
Bij de uitgebreide m.e.r.-procedure moet het bevoegd gezag advies inwinnen over het MER bij de landelijke onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Daartoe wordt het MER uiterlijk op het moment dat de stukken ter inzage worden gelegd aan de Commissie m.e.r. verstrekt. De Commissie m.e.r. stelt een werkgroep samen bestaande uit een voorzitter, secretaris en deskundigen op het gebied van de te verwachten milieugevolgen. De samenstelling wordt meegedeeld aan het bevoegd gezag en aan de initiatiefnemer. De beschikbare termijn voor de advisering door de Commissie m.e.r. is gelijk aan de termijn voor het verkrijgen van zienswijzen.

Let op: crisis- en herstelwet
Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is facultatief wanneer de Crisis- en herstelwet (bijlage II projecten) op een project van toepassing is.

Vrijwillig advies van de Commissie m.e.r.
Bij de beperkte m.e.r.-procedure is advies door de Commissie voor de m.e.r. over het MER niet verplicht, maar op verzoek van het bevoegd gezag wel mogelijk. Dit geldt ook voor vrijwillig advies op andere momenten tijdens de uitgebreide of beperkte m.e.r.-procedure, bijvoorbeeld tijdens de raadpleging van de adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Het advies in de voorfase (dat wil zeggen voordat het MER gereed is) is in alle gevallen vrijwillig.

Na het advies van de Commissie kan het zijn dat het wenselijk is een aanvulling op het MER op te stellen.

Eind

Lobbyplan

Haagse bereikbaarheid op de politieke agenda

Reputatie
Communicatie
Public Affairs

Den Haag

Context

Den Haag is een van de vier grootste steden van Nederland en vervult een belangrijke internationale rol als boegbeeld. Toch lijkt het beeld te bestaan dat Den Haag vaak wordt vergeten in de Nederlandse politiek. Dat het nationale politieke speelveld zich afspeelt in Den Haag lijkt er juist voor te zorgen dat Den Haag niet op de politieke agenda staat van bewindspersonen en Kamerleden.

Wat betreft mobiliteit staat Den Haag voor een aantal uitdagingen. Met name het openbaar vervoer in de stad is toe aan een upgrade. Toplocaties zoals de Binckhorst en de Internationale zone zijn nu per OV lastig te bereiken. Op cruciale punten zoals tussen Den Haag HS en Centraal, “de tramtunnel”, delen van de Randstadrail en de Binckhorstlaan worden ernstige capaciteitsproblemen voorzien. Dit leidt er toe dat belangrijke economische kansen mogelijk gemist gaan worden, maar ook dat delen van stad en regio, zoals Den Haag Zuidwest, niet kunnen profiteren van de groei.

Bij het BO MIRT in 2016 hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk de bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam-Den Haag op te pakken met een gebiedsgericht Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Onder deze vlag is een gebiedsgewijze pre-verkenningsfase gestart naar het OV in het gebied Central Innovation District-Binckhorst. Echter, er is nog onvoldoende zicht op de benodigde financiering.

De Gemeente Den Haag wil graag erkenning voor de mobiliteitsvraagstukken die spelen in een groeiende stad. Ook wil de gemeente steun voor de keuzes waar ze zich voor gesteld ziet. Door de keuze voor verdichting ontstaan beperkingen voor de groei van de automobiliteit. Er is een mobiliteitstransitie nodig om de groei te accommoderen. De actieve vervoerswijzen (fietsen en lopen) en openbaar vervoer spelen daarin de hoofdrol. Het verbeteren van de mobiliteit is geen doel op zich, maar draagt bij aan stedelijke verdichting, het leefbaar en aantrekkelijk houden van de stad en het creëren van kansen voor mensen.

Om dit te realiseren is het belangrijk dat de Gemeente Den Haag haar geluid laat horen in het mobiliteitsdebat, waar nodig in samenwerking met de regiopartners (MRDH, provincie). Dit door de kernboodschap duidelijk over te brengen aan stakeholders, allianties te vormen en gerichte acties te ondernemen richting het AO MIRT in juni 2018.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Kernboodschap

1. Den Haag groeit! Toch staat de stad de komende jaren voor een aantal forse uitdagingen van nationaal belang. Het economisch vestigingsklimaat staat onder druk. De internationale concurrentie zit niet stil. Maatregelen zijn noodzakelijk om Den Haag aantrekkelijk te houden. Voor het bedrijfsleven, internationale organisaties, én natuurlijk veelbelovende start-ups. Zowel de onder- als de bovenkant van de arbeidsmarkt moeten worden versterkt voor een gezonde economische structuur en leefbare stad. Deze banen zijn hard nodig. Voor Den Haag én Nederland.

2. Om de groeiende stad leefbaar en aantrekkelijk te houden voor bewoners, bedrijven en bezoekers moet geïnvesteerd worden in betere infrastructuur, met name het openbaar vervoer. OV zowel binnen de stad als tussen stad en regio moet een upgrade krijgen.

3. Investeringen in het OV kunnen zorgen voor een verbetering van bereikbaarheid in de stad, tussen regio en stad en het vergroten van de internationale aantrekkingskracht. Dit door het hoofdnet op orde te brengen en de stad in te richten op dit hoofdnet.

Kernboodschap

Den Haag groeit! Toch staat de stad de komende jaren voor een aantal forse uitdagingen van nationaal belang. Het economisch vestigingsklimaat staat onder druk. De internationale concurrentie zit niet stil. Maatregelen zijn noodzakelijk om Den Haag aantrekkelijk te houden. Voor het bedrijfsleven, internationale organisaties, én natuurlijk veelbelovende start-ups. Zowel de onder- als de bovenkant van de arbeidsmarkt moeten worden versterkt voor een gezonde economische structuur en leefbare stad. Deze banen zijn hard nodig. Voor Den Haag én Nederland.

- Naast groei gaan er ook werkgevers weg (bv KPN): het blijft essentieel om de arbeidsmarkt te versterken, gebruikmakend van de Next Economy. Daarvoor moet bereikbaarheid op orde zijn: dit staat al enige tijd onder druk.
- Vanuit het Rijk heeft Den Haag een woningbouwopgave van 50.000 woningen gekregen. Den Haag groeit door binnenstedelijke verdichting, maar dit geeft een grote bereikbaarheidsopgave.
- Sociaal-economisch: Den Haag Zuidwest ligt ver van de groeicentra. Om kansen voor mensen te creeeren dient dit deel van de stad aangehaakt te worden op de Dynamiek van de stad en de Regio.

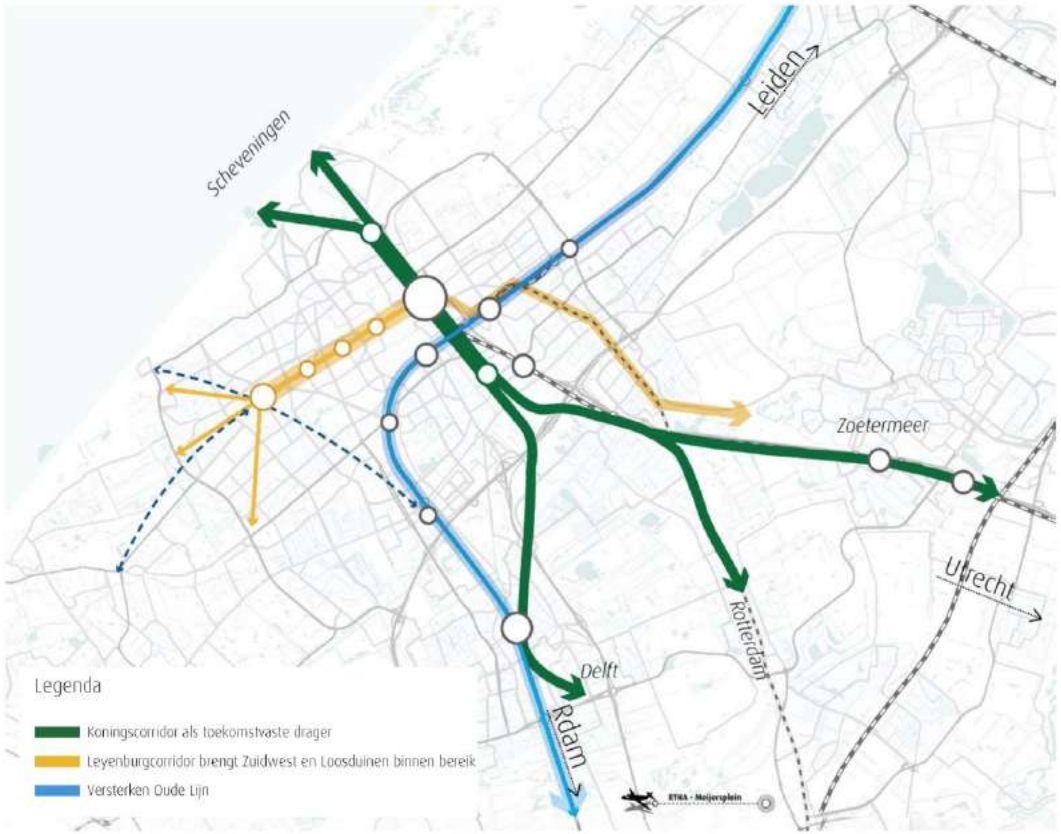
Kernboodschap

Om de groeiende stad leefbaar en aantrekkelijk te houden voor bewoners, bedrijven en bezoekers moet geïnvesteerd worden in betere infrastructuur, met name het openbaar vervoer. OV zowel binnen de stad als tussen stad en regio moet een upgrade krijgen.

- Den Haag staat voor een grote uitdaging: het aantal inwoners, bezoekers en arbeidsplaatsen groeit snel in de stad. Hiermee komt de bereikbaarheid van Den Haag (verder) onder druk te staan.
- Er is in de stad geen ruimte meer voor groei van de automobiliteit. Dat moet dus anders: de mobiliteitstransitie legt nadruk op duurzame vervoerswijzen, bijvoorbeeld lopen, fietsen en openbaar vervoer.
- In het openbaar vervoer voorziet de gemeente Den Haag op cruciale punten tussen Den Haag HS en Centraal, “de tramtunnel”, delen van de Randstadrail en de Binckhorstlaan) ernstige capaciteitsproblemen.
- De huidige infrastructuur is niet ingericht op de verstedelijking en de groeiende behoefte aan verbinding tussen de regio en de stad en tussen de sociaal-economische aandachtsgebieden en het centrum.

Kernboodschap

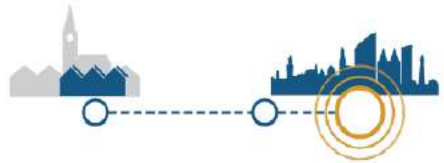
Investeringen in het OV kunnen zorgen voor een verbetering van bereikbaarheid in de stad, tussen regio en stad en het vergroten van de internationale aantrekkingskracht. Dit door het hoofdnet op orde te brengen en de stad in te richten op dit hoofdnet.



HOOFDNET OV OP ORDE BRENGEN

Koningscorridor als toekomstvaste drager

Leyenburgcorridor brengt Zuidwest en Loosduinen binnen bereik

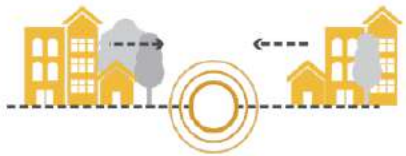


Versterken Oude Lijn

Schaalsprong OV Den Haag

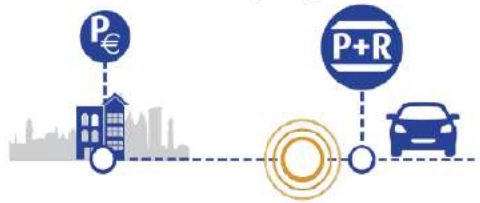
STAD INRICHTEN OP HOOFDNET OV

Ruimtelijke economische ontwikkelingen richten op hoofdassen



Zorgdragen voor lokale bereikbaarheid

Parkeerstrategie aanpassen



Den Haag

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Benodigdheden

- Interne organisatie
- Middelen
- Bemensing
- Planning en timing

To do:

- Bepalen wie intern wat doet: B&W, bestuursassistenten, verkeer, ERM, GKSV?
- Bepalen welke middelen we nodig hebben
- Tijdlijn verder uitbouwen

Tijdlijn

6 februari: Bespreking pre-verkenning (MRDH, Rijk, Den Haag)
13 februari: Directeurenoverleg Rijk-Regio (voorportaal BO) → Peter Kievoet
begin maart: BO MIRT
21 maart: GR2018
21 juni: AO MIRT 2018

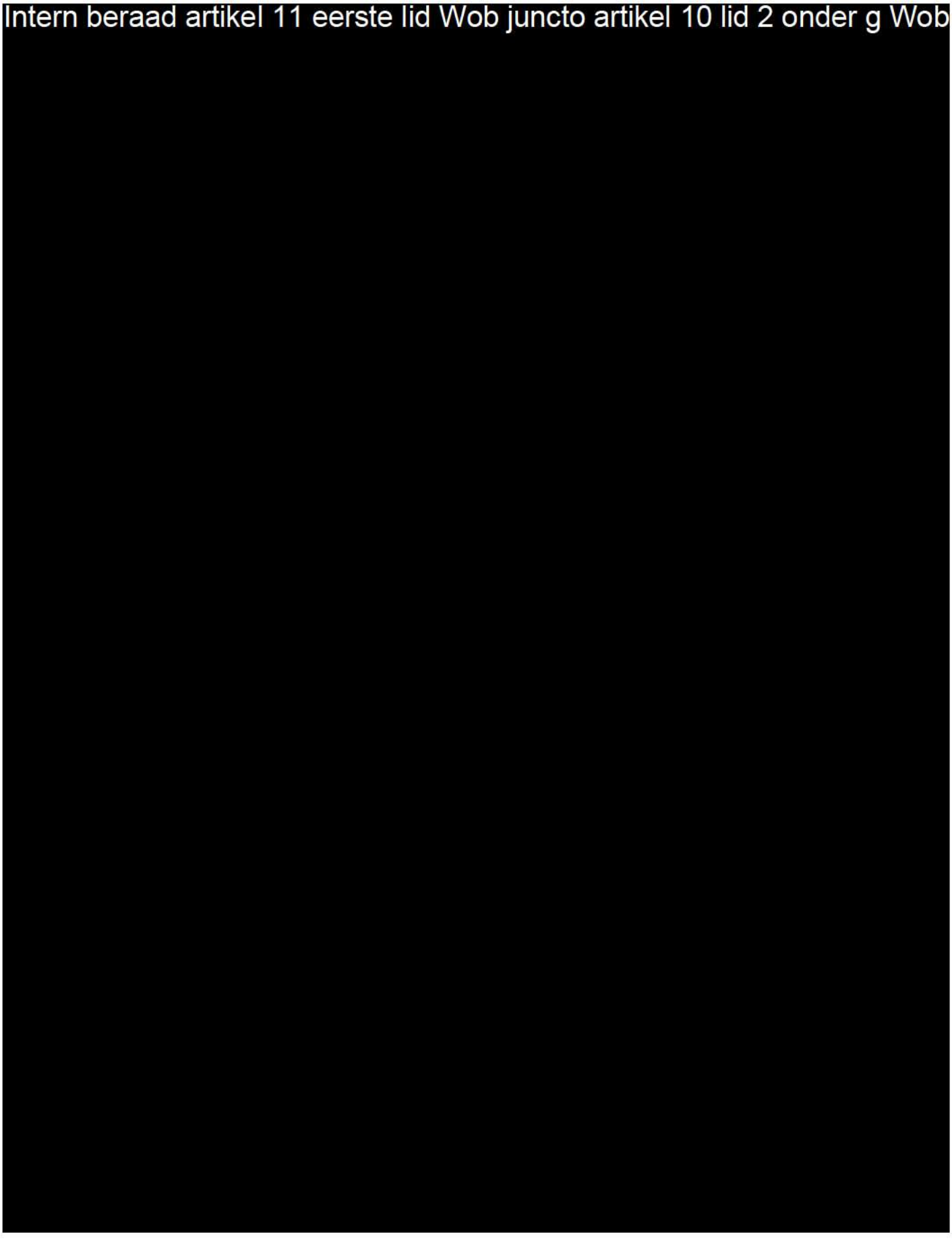
Next steps en quick wins

- Position paper opstellen: concept
- Politieke partijen in de gemeente Den Haag meenemen
- Kennismaken en briefen Haagse Kamerleden, bewindspersonen en infrawoordvoerders
- Haags ontbijt met Haagse Kamerleden organiseren
- Rol burgemeester en wethouders vaststellen
- Persmoment richting GR2018 creëren (begint maart, BO MIRT)

VINU.

van idee naar uitvoering

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



VINU.

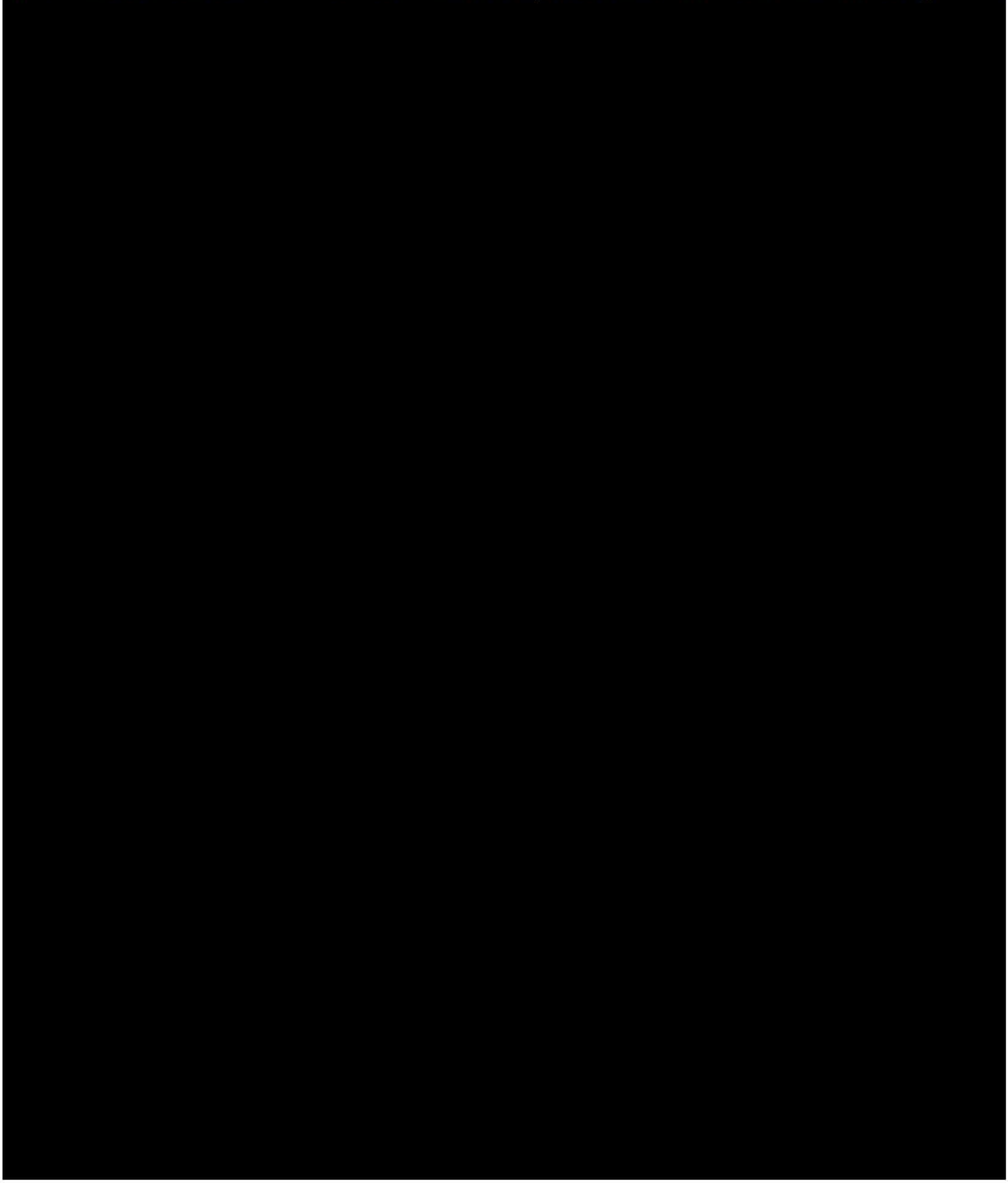
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

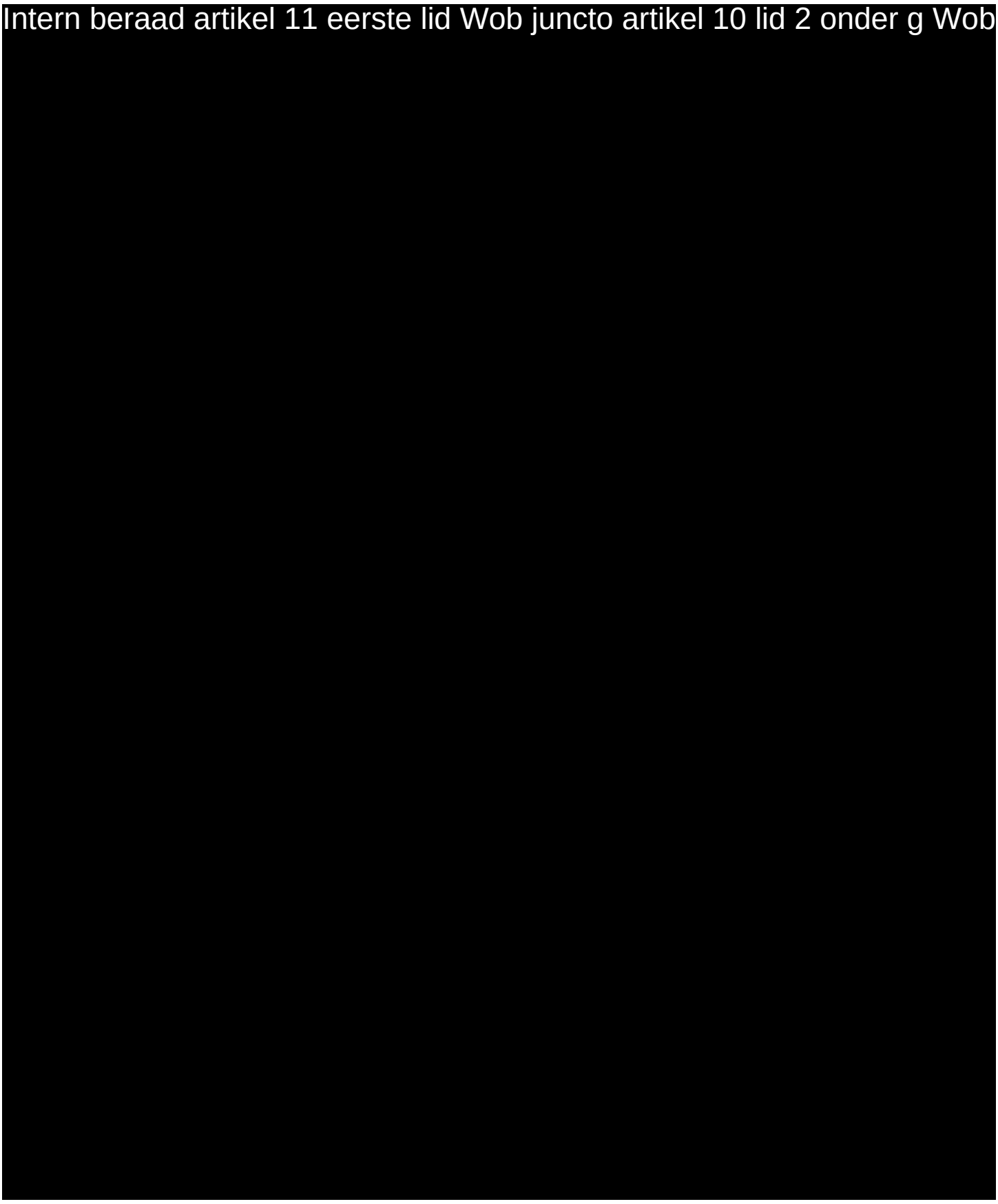
VINU.

van idee naar uitvoering

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



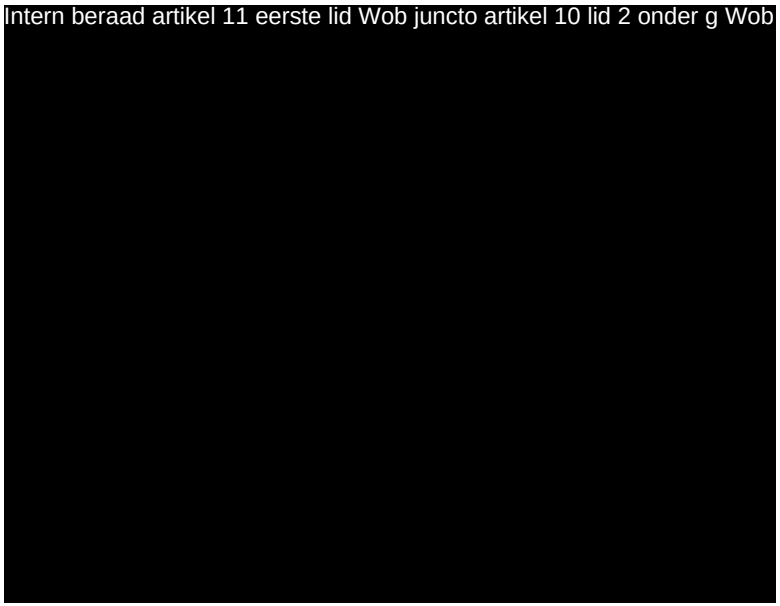
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Mobiliteit in het CID

Acties uit overleg:

- Bij de relevante collega's alle vraagstukken en actiepunten inventariseren; Ook de zeer actuele en spoedeisende!!!
    - onderscheiden KT en LT, overkoepelend en KTA-achtig,
    - Uitvraag mail met 'invultabel'
    - gesprekjes, wat heeft wie nodig?
- Daarna structuur vormgeven
    - waarin je de gevraagde inbreng gaat voortbrengen binnen de afdeling
    - in kaart brengen wat zijn ingrediënten, van ons en van anderen, bestaand en nieuw?
        - position paper CID, Clara, mobiliteitstransitie brief, HMA …
    - hoeveel tijd kost het
    - onderling afgestemd, binnen / buiten afdeling
    - in werkplanning en overleg
- Los daarvan, **alle** trajecten en projecten inventariseren
    - Binnen en buiten Gemeente Den haag
    - Binckhorst, CID, beide, hele stad / generiek
    - elk proces in woordweb
- Alles In klein comité op een rij zetten
- volgende keer (29-1) in powerpoint in dit overleg mogelijke aanpak / framework
-



Eerste opzet sjabloon

Wie vraagt?	
Wat wordt gevraagd? • Wat is achtergrond, doelstelling? • Wat is ons beleid? Nieuw beleid nodig? • Wat is specifiek het product?	
Op welke termijn? • Voorbereidingstijd? • Afstemming nodig? Belangen? In-extern?	
Wat is de locatie of het gebied? • (bouw) locatie? • Straat? • Deelgebied? • buurt, wijk? • Hele stad?	
Hoe gaat het proces? Wie stelt vast? Kan er gezeik achteraf komen? Ligt het politiek of beleidsmatig gevoelig?	
Wie trekt of is betrokken? • Gemeente • Afdeling	
Wat / hoe is samenhang met andere processen? In dan wel extern?	

Doornemen

- Position paper [redacted]
- Notitie reikwijdte en detailniveau:
    - aantekeningen [redacted]
    - NOTA BENE!!! in nota staat:

      In samenhang met de gebiedsvisie CID en bijhorende plan- MER **wordt een mobiliteitsstrategie uitgewerkt.** Een belangrijke component daarin is het zogenaamde **OV-georiënteerd bouwen** rond belangrijke OV-knooppunten zoals de drie hoofdstations. De nieuwe bewoners en gebruikers van nieuwbouwprojecten zullen bewust voor deze locaties kiezen. Openbaar vervoer, werkgelegenheid, woningen en stedelijke voorzieningen zijn binnen handbereik. **Op deze locaties laat de gemeente de parkeernorm los**. Deze maakt plaats voor een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm waarin de nadruk ligt op OV-arrangementen, deelauto's, (deel) fietsen en wandelen. Zo wordt de parkeerbehoefte en daarmee het autogebruik beperkt. Dit is nodig omdat het onderliggende verkeersnetwerk geen grote toename van het autoverkeer toelaat. Ook is het gewenst om autoverkeershinder in het gebied te beperken.

      Het OV-georiënteerd bouwen wordt in 2019 uitgewerkt. Belangrijke elementen daarin zijn onder andere het verlagen van de parkeernormen, de inzet van deelauto-systemen, het optimaliseren van het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen en de bijdrage van ontwikkelende partijen aan mobiliteitsoplossingen.

      Gebiedsontwikkelingen en bouwprojecten in het CID betreffen centraal gelegen locaties, vaak op- of aan de hoofdwegenstructuur. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Er wordt een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor het gehele CID met een integrale planning en fasering van bouwontwikkelingen en bouwlogistiek.

- Binckhorst

Acties Preverkenning!

<u>Planning:</u>	
• 18 juni, delen presentatie/verslag themasessie 12 juni **->** [redacted]**?**	
• 19 juni, themasessie effecten van perspectieven **-> Uitnodigingen verzonden, ruimte geregeld (check bij** [redacted]**)?**	Ruimte is geregeld, maar er zijn 16 aanmeldingen dus [redacted] gaat een grotere ruimte regelen.
• 21 juni, kernteam. Bespreken voortgang, proces/planning en excursie door gebied -> **nog niet georganiseerd? Uitnodigingen verzenden, ruimte reserveren, excursie organiseren**	
• 22 juni, deadline Concept-Ambitiedocument (actie [redacted])	
• 25 juni, delen presentatie/verslag themasessie 19 juni -> [redacted]**?**	
• 26 juni, definitie alternatieven verkenningsfase **-> Uitnodigingen verzonden, ruimte geregeld (check bij** [redacted]**)?**	
• 28 juni, voorbespreking met [redacted] over bekostiging -> Afspraak staat (graag checken)	
• 29 juni, deadline concept-tussenrapportage voor DO ([redacted])	
• 2 juli, delen presentatie en verslag -> [redacted]**?**	
• 5 juli, kernteam. Vaststellen stukken voor DO van 10 juli **-> nog niet georganiseerd? Uitnodigingen verzenden, ruimte reserveren.**	
• 5 juli, rondsturen stukken DO 10 juli.	
• 6 of 9 juli, voorbespreking DO met [redacted] -> **afspraak plannen met** [redacted]	
• 10 juli, DO preverkenning, voorafgaand aan DO gebiedsprogramma **-> nog niet georganiseerd?**	
• 12 juli, Kernteam -> Afspraak staat (graag checken)	
• …?	
<u>Lopende acties los van DO 10 juli:</u>	

• Persbericht: afronden/verzenden -> [redacted]?	Zie document dat vanmorgen naar [redacted] is verstuurd
• Participatie: organiseren bijeenkomst begin september -> [redacted]?	
• KTA: input leveren in excel op basis van perspectief 3, fase 1 -> [redacted]	Ook [redacted] aansluiten, heeft met [redacted] gepraat.
• Uitzoekwerk/productie afbeeldingen voor ambitiedocument en tussenrapportage -> [redacted]	Ook Arcadis! Hangt er ook vanaf, wat wil je hebben
• …?	

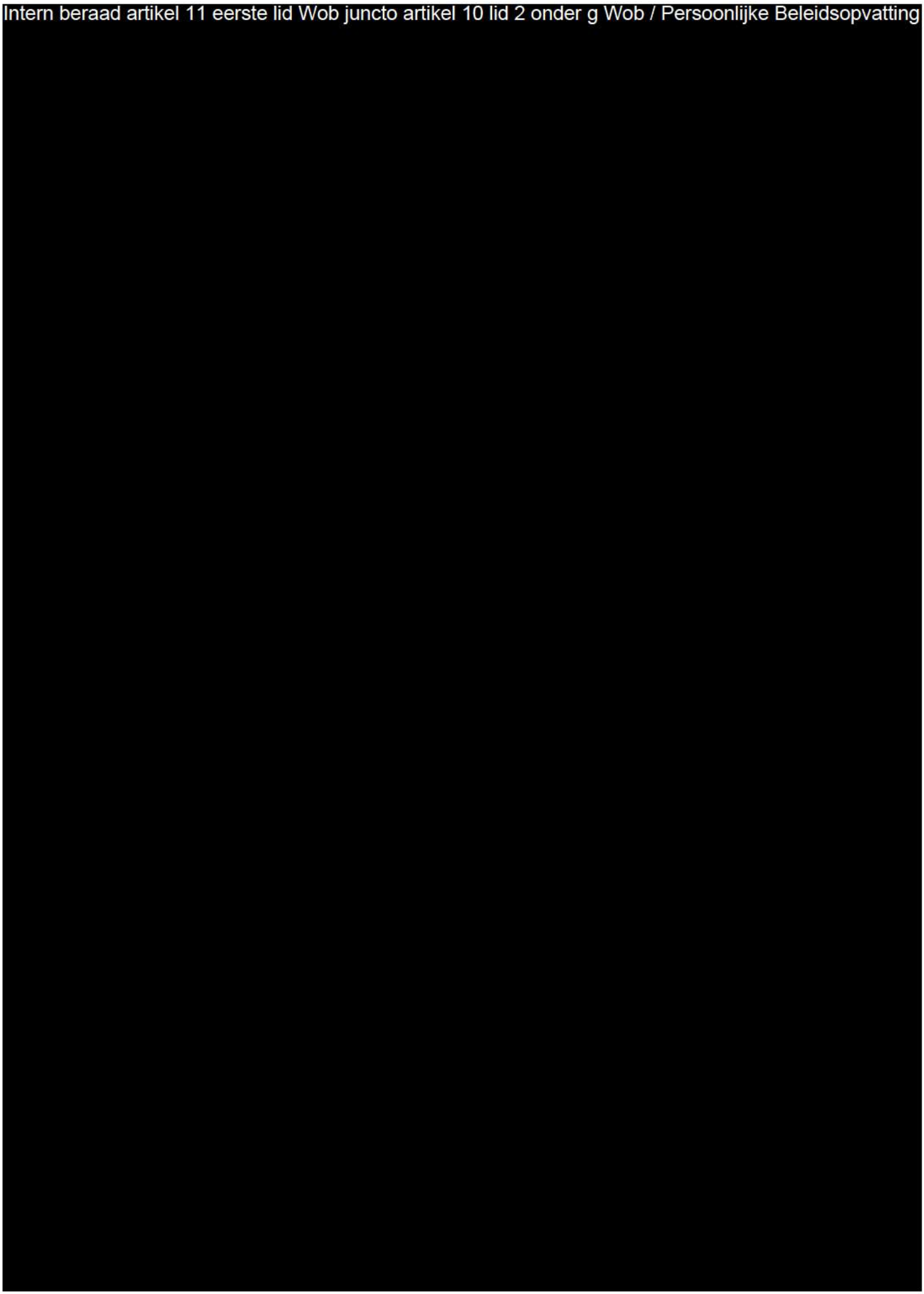
Van: [redacted]
Verzonden: maandag 18 september 2017 10:40
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: NMCA en de Haagse wegknelpunten

[redacted],

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting

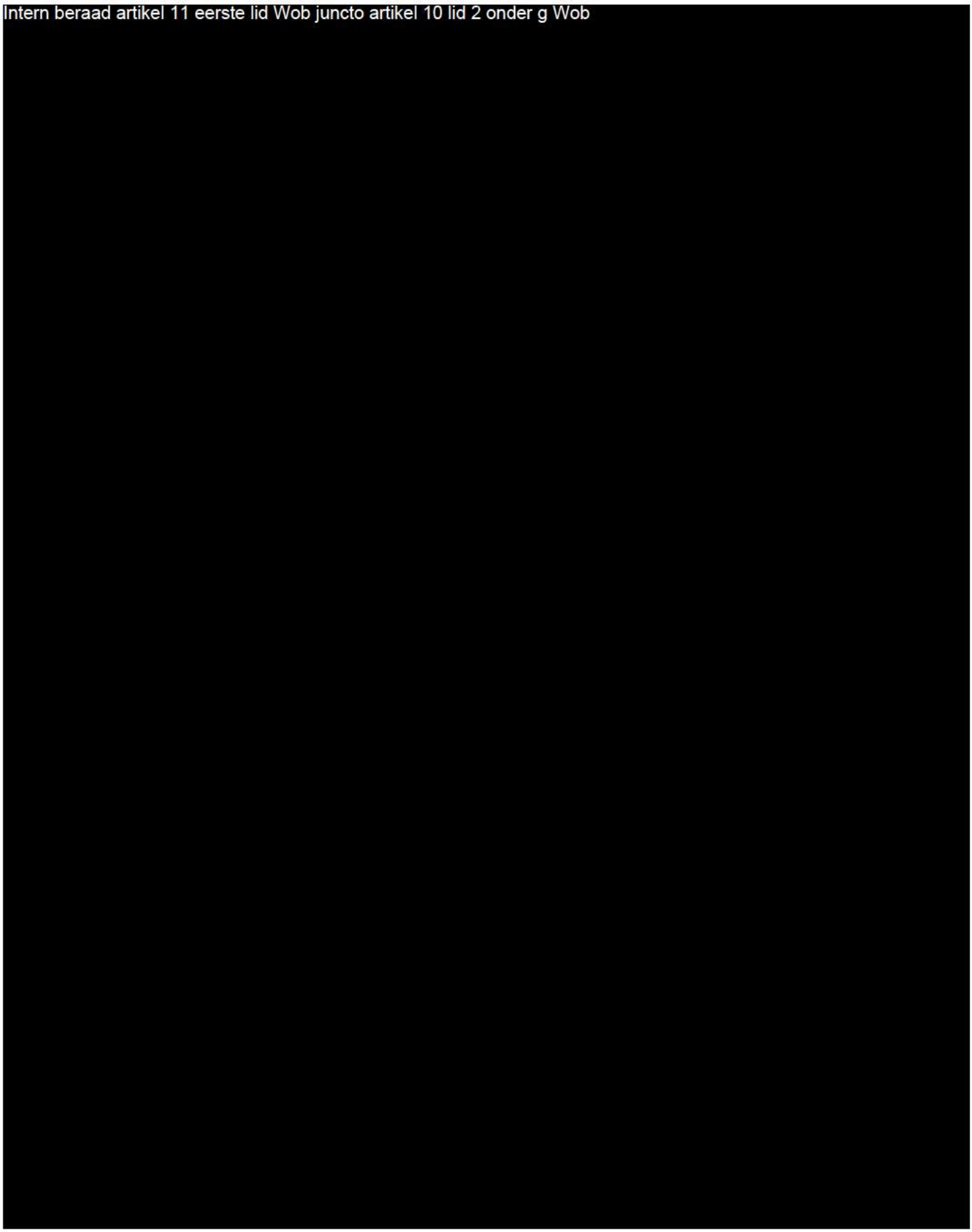


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting

CONCEPT-DOCUMENT

Beslistekst en toelichting als basis van de Startbeslissing

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Ik zou je wat extra informatie sturen. Om te beginnen, bijgaand het Plan van Aanpak zoals vandaag door het BO van het Gebiedsprogramma vastgesteld. De inhoud van de opgave en de voorziene aanpak kan je in dit plan lezen.

Wat we vragen is een externe, gezamenlijk aan te stellen onafhankelijke trekker voor de preverkenningsfase; met een optie op verlenging wanneer het een MIRT-verkenning wordt. Opdrachtgevers zijn de rijksoverheid (IenW en BZK), de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de Gemeente Den Haag. Voorts zitten in het 'kernteam-plus' de gemeente Leidschendam-Voorburg, ProRail en HTM. Er komt nog een bredere groep linking pins / volgers.

Hoe verhouden die twee zich tot elkaar? [redacted] Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob. [redacted]

Afgesproken is dat in deze pre-verkenningsfase :

- De informatie wordt geleverd om de MIRT-verkenning te laten starten: dit betreft in principe de werkzaamheden die gewoonlijk in de 'Startfase' van de MIRT-verkenning plaatsvinden. Genoemde 'zicht op financiering' is van belang en ook een Plan van Aanpak van de Verkenning.
- Een start wordt gemaakt met de analyse: eerste, globaal en kwalitatief gedeelte van de 'Analytische fase' van de MIRT-Verkenning.

Zie ook pagina 14 van bijgaande projectplan. De werkzaamheden in dit plan strekken zich uit over een klein jaar; een groot deel dient voor het Bestuurlijk Overleg in het najaar plaats te vinden, andere delen (met name inhoudelijke uitwerkingen) hebben minder haast en lopen vooruit op de werkzaamheden in de MIRT-Verkenning.

Dit project maakt deel uit van het Programma Schaalsprong OV. Onlangs heeft het college de 'Preverkenning Schaalsprong OV voor Den Haag & Regio' vastgesteld. Dit betreft een visie voor de ontwikkeling van het OV in Den Haag e.o. voor 2040. De visie geeft richting aan de wijze waarop de stedelijke verdichtingsopgave kan worden gericht op sterke OV-corridors. Het achterliggende doel is om het OV, de fiets en lopen uit te laten groeien tot de dragers van de stedelijke en regionale mobiliteit. Daarbij maakt het openbaar vervoer een schaalsprong, van een netwerk dat vooral is gericht op bediening van Den Haag, naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de Metropoolregio. In de visie op het OV-netwerk is een centrale rol weggelegd voor de ontwikkeling van een hoofdnet van drie corridors: de Koningscorridor, de Leyenburg-corridor en de Oude Lijn. Hiervan wordt de Koningscorridor met voorrang opgepakt. Van belang is dat de gebiedsscope, opgaven, oplossingsrichtingen van de beoogde MIRT-verkenning geografisch gesproken onderdeel uitmaken van deze Koningscorridor. En daardoor sterke inhoudelijke samenhang vertonen met elkaar: zowel op het aspect 'het hoofdnet op orde' als het aspect 'het richten vd stad op het hoofdnet'. Echter, omdat de MIRT-(pre-)verkenning in nauwe samenwerking met de MRDH en het rijk zal worden doorlopen, en moet voldoen aan het MIRT-spelregelkader, moet er (ondanks de samenhang) sprake zijn van een zekere onafhankelijke positie van de MIRT-studie, ten opzichte van de 'rest' van de Koningscorridor. Natuurlijk zullen dezelfde interne mensen eraan werken, en in de pre-verkenningsfase behoeft de scheiding nog niet zo nadrukkelijk te zijn.

Wij zien voor ons dat de dagelijkse werkzaamheden worden verricht onder de regie van de gemeente, waarbij ik in elk geval bij de preverkenning als interne projectleider zal fungeren. De gezochte externe trekker moet in elk geval

- De werkgroepen met het kernteam voorbereiden ism de interne projectleider; en de werkgroep voorzitten;

- De voortgang naar de doelstellingen en beoogde producten bewaken en een bijdrage leveren aan de totstandkoming van de producten;
- De inbreng van de verschillende leden van het kernteam (plus) begeleiden en het bewaken van de belangen;
- Het kernteam adviseren over relevante aspecten rond proces en inhoud tbv het Plan van Aanpak van de MIRT-verkenning
- Als aanspreekpunt fungeren voor het management vanuit de kernteamleden.

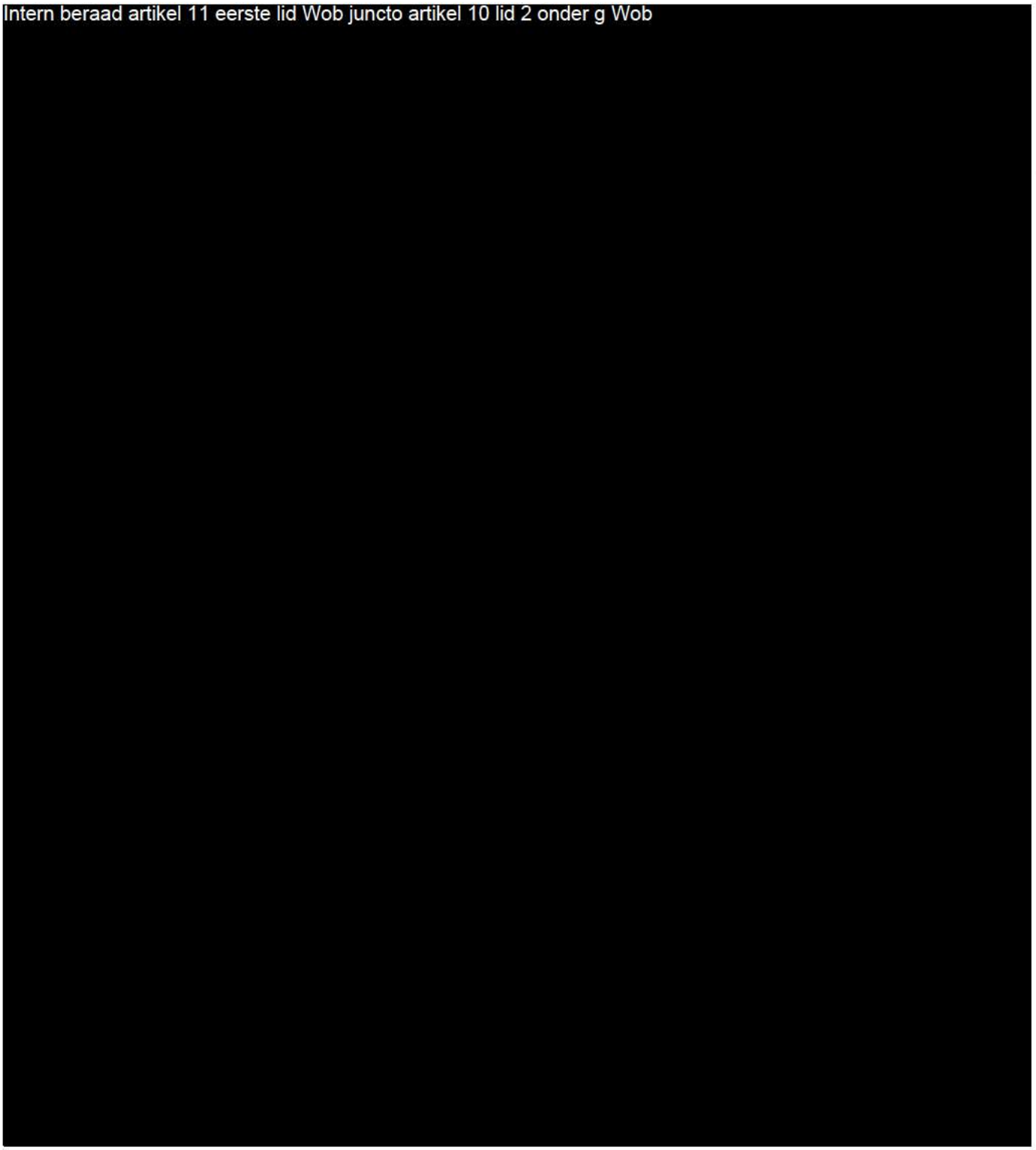
Ik hoop dat ik zo voldoende heb toegelicht wat er de komende tijd nodig is op weg naar ons overleg eind maart. Als er vragen zijn hoor ik dat natuurlijk graag.

Vriendelijke groeten,

[redacted]

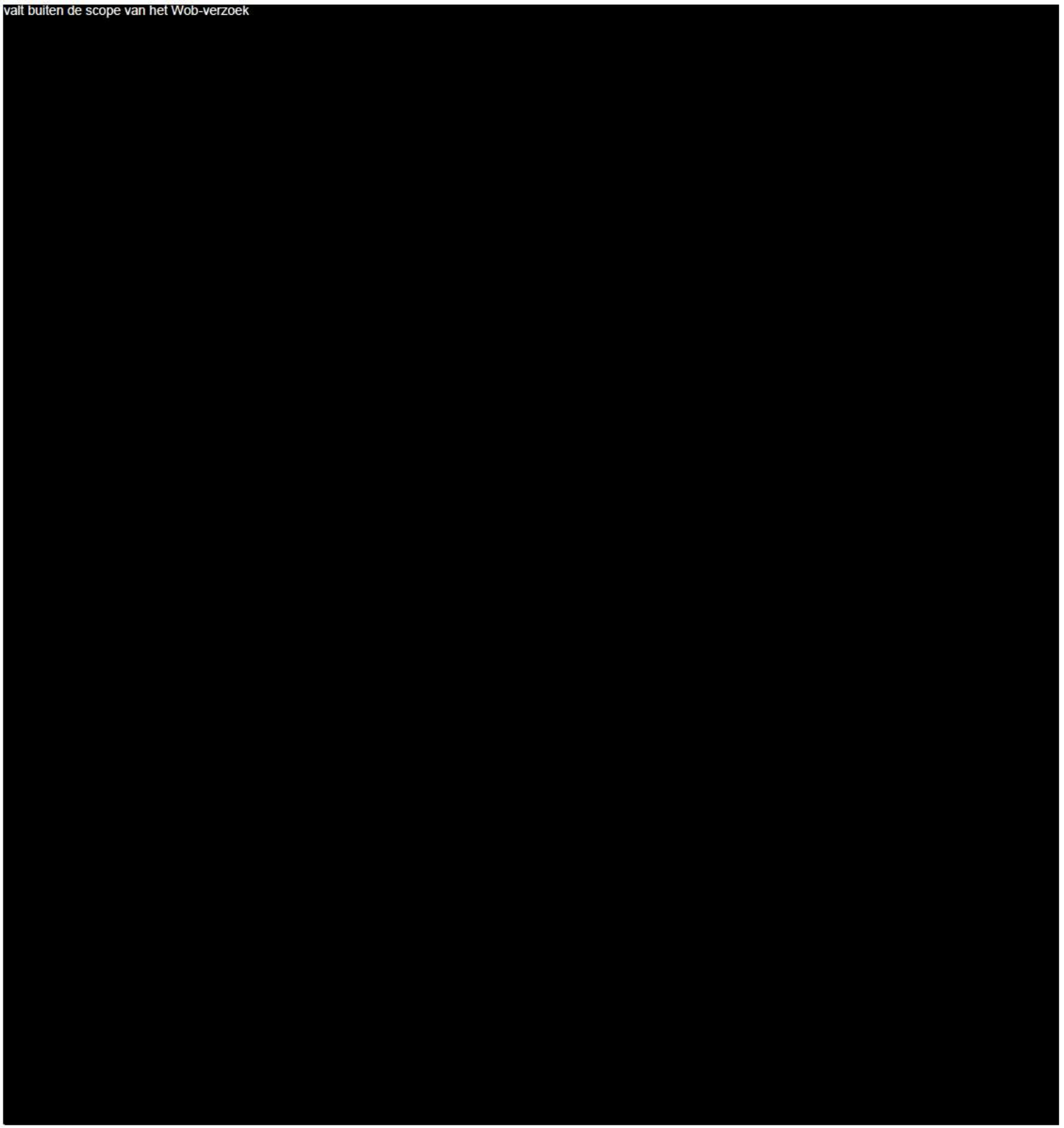
Startbeslissing
A4 Knooppunt Burgerveen – N14

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

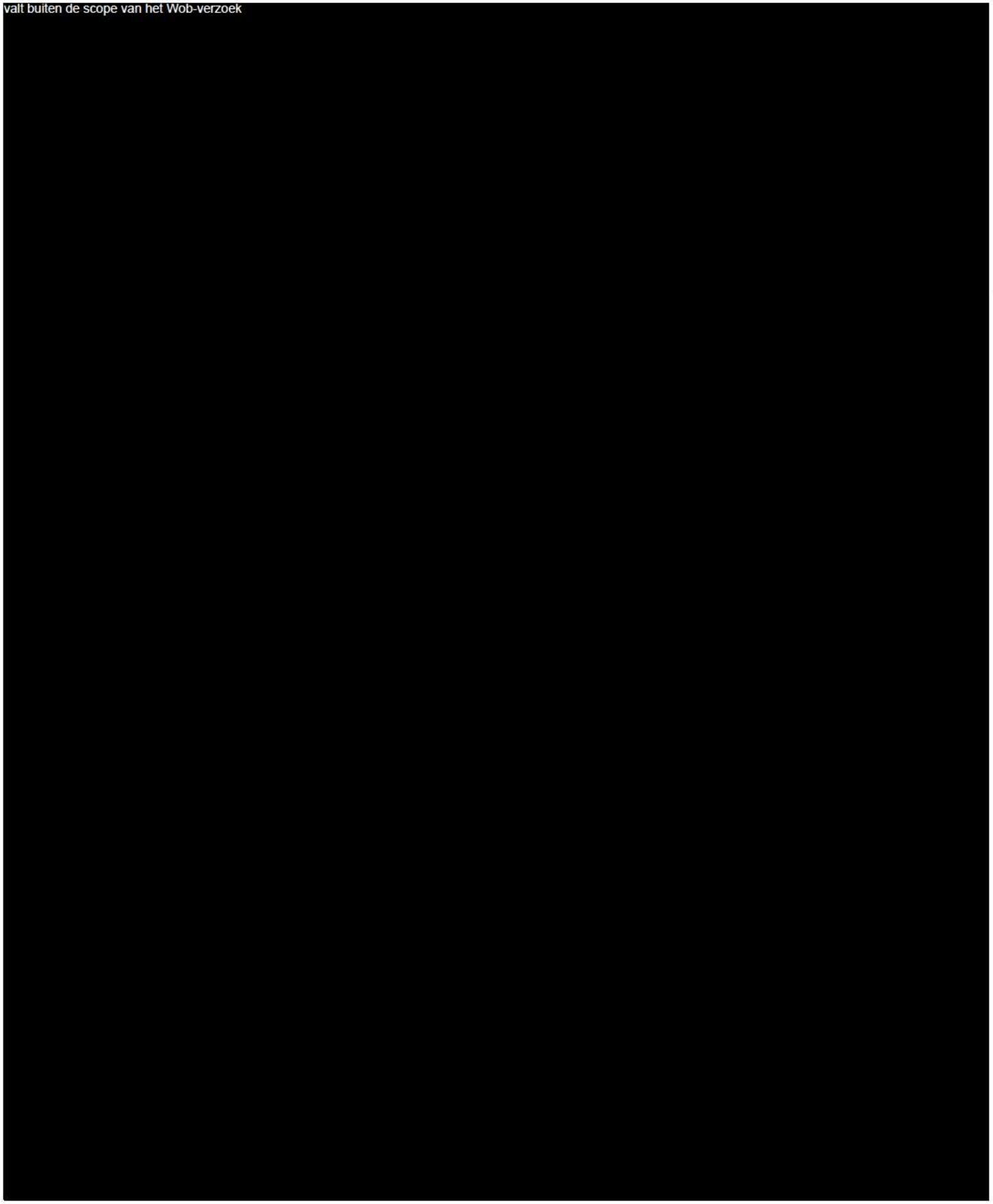


Inhoudsopgave

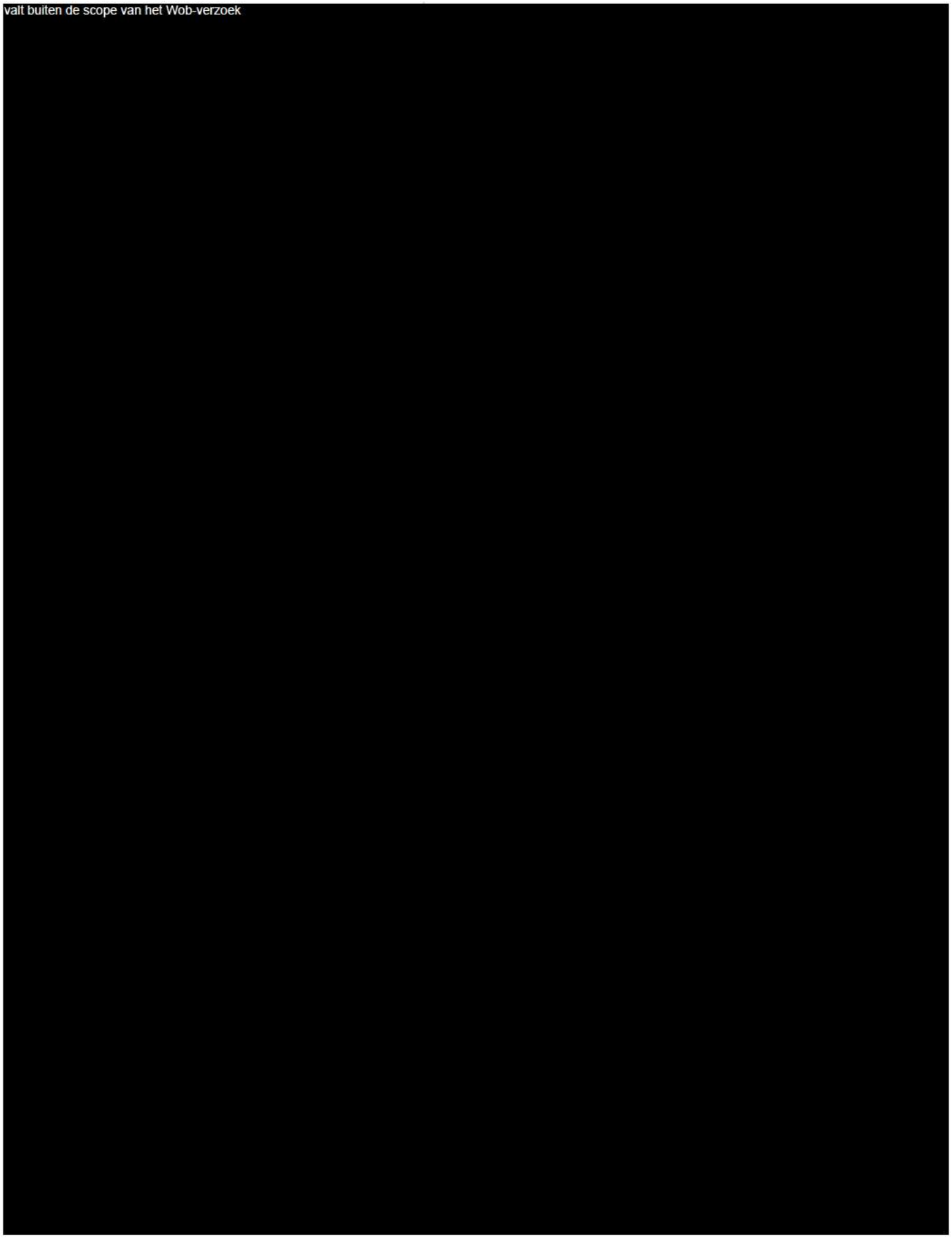
1 Inleiding



valt buiten de scope van het Wob-verzoek

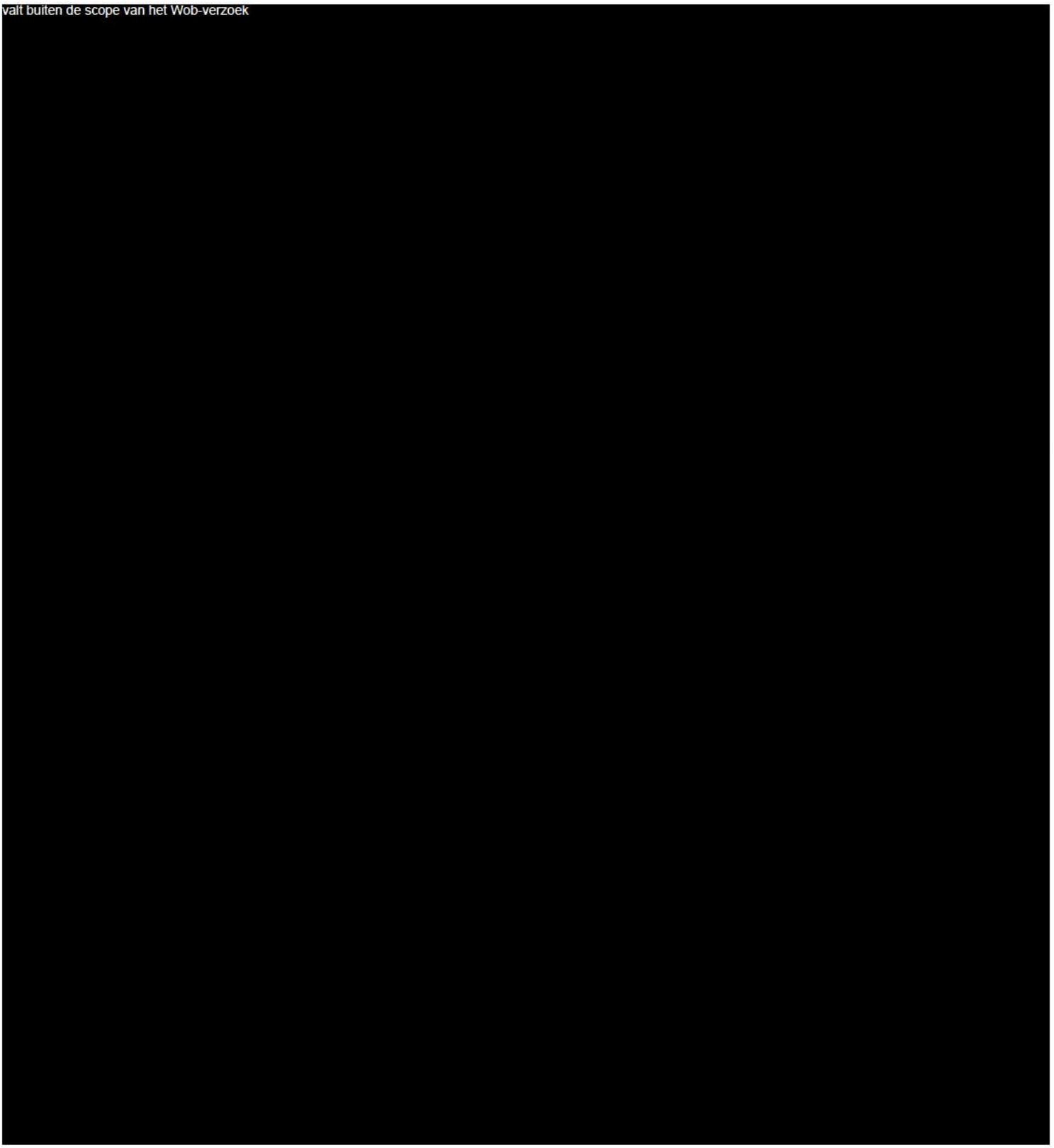


valt buiten de scope van het Wob-verzoek

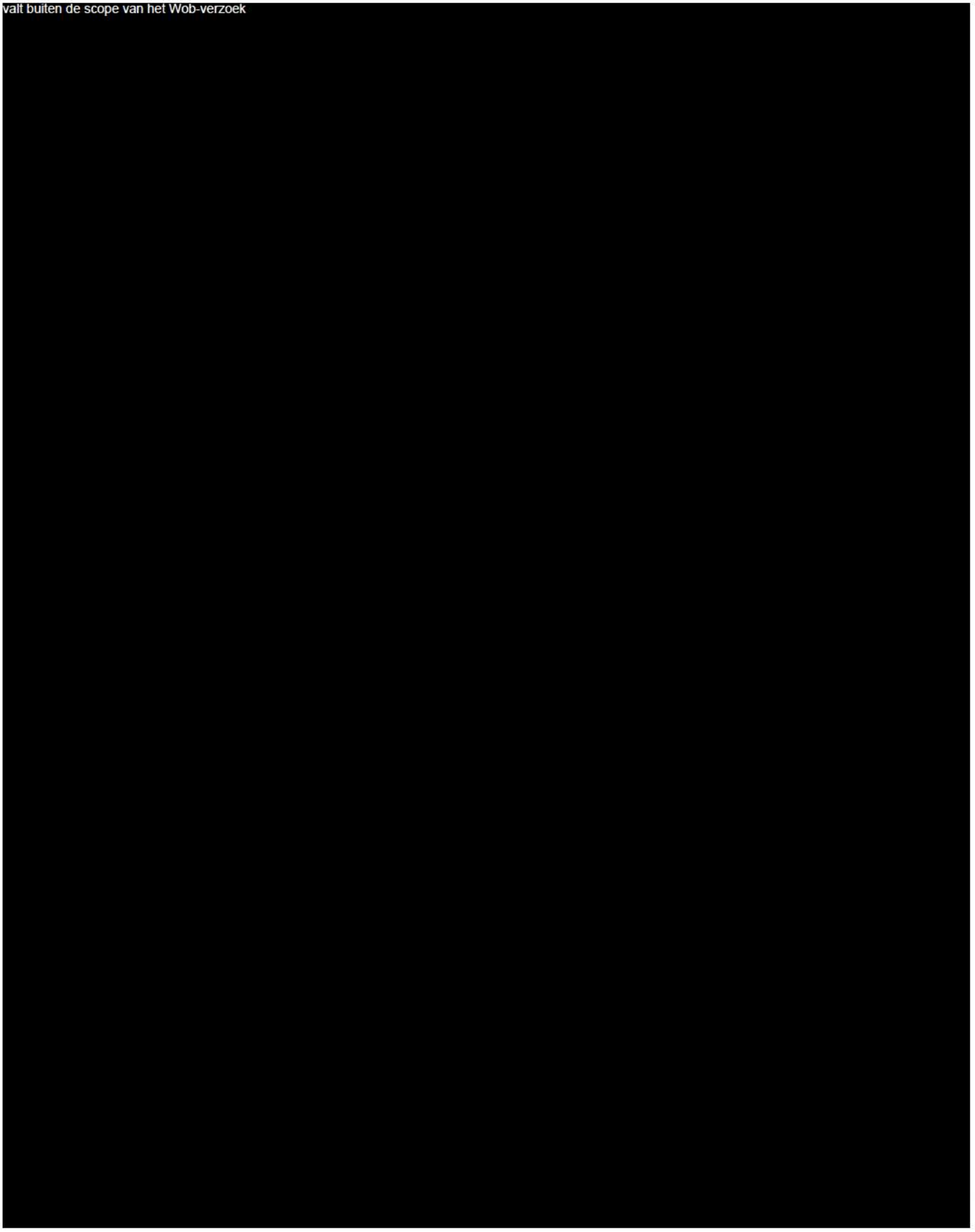


2 Opgave en doelstelling

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



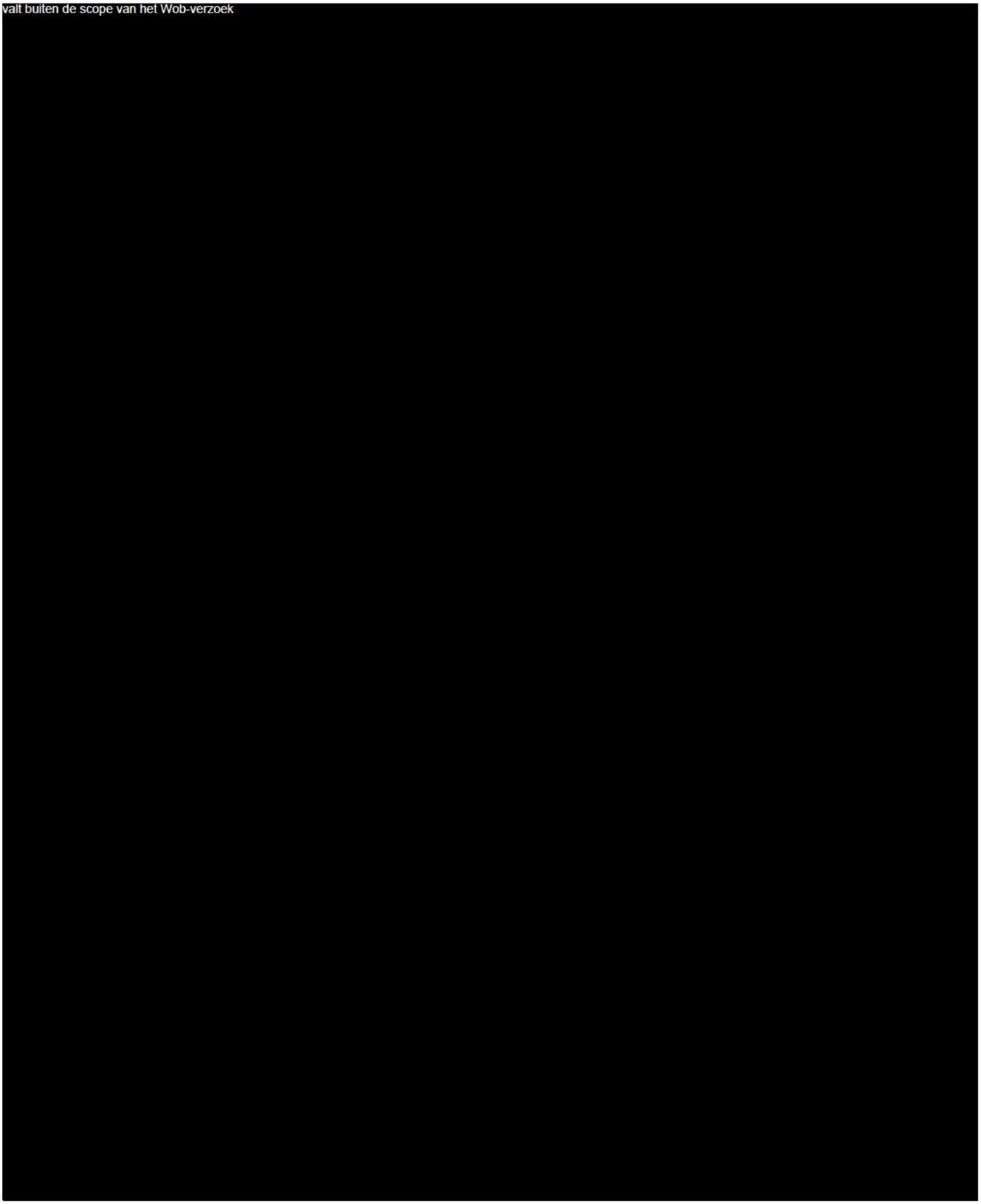
valt buiten de scope van het Wob-verzoek



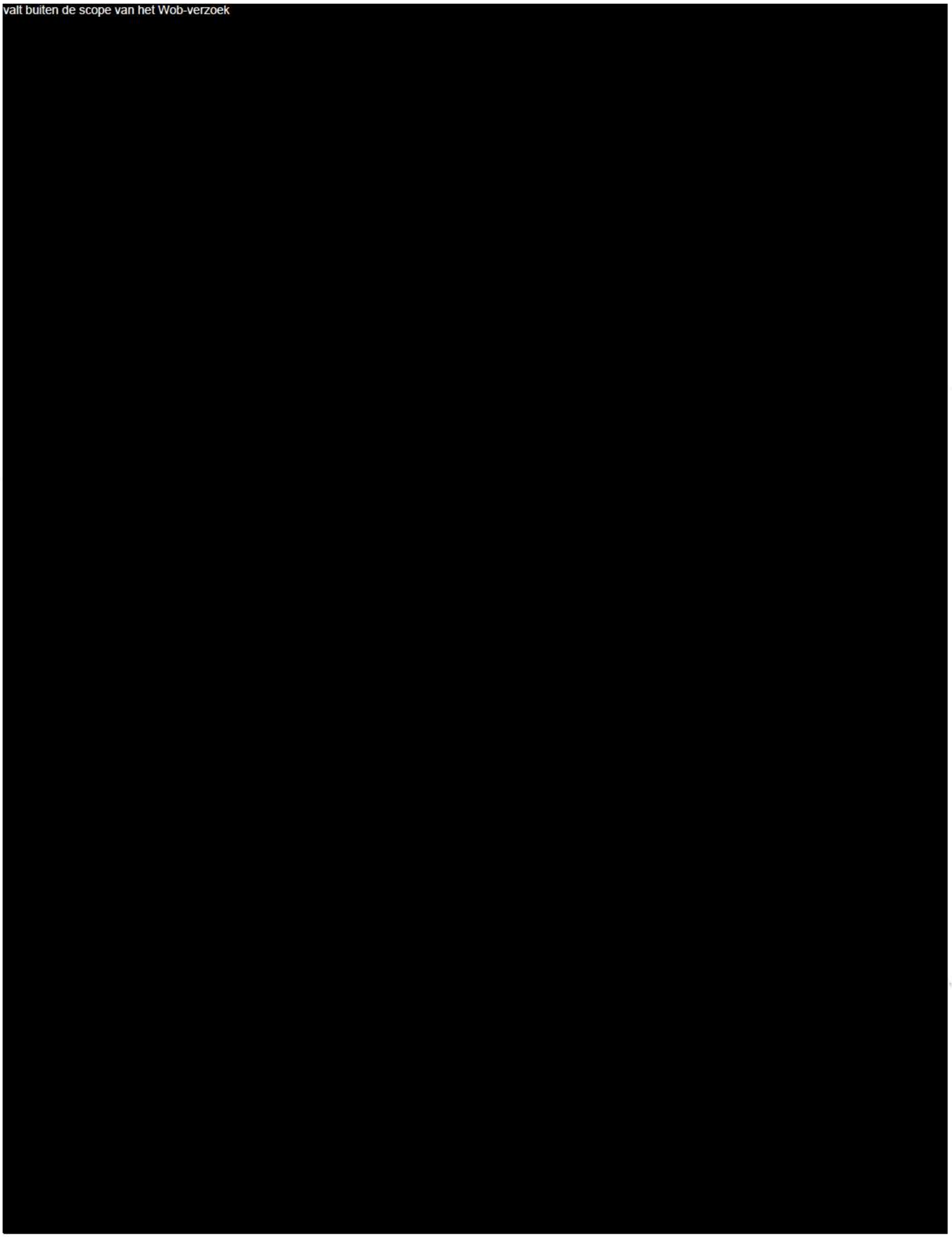
3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

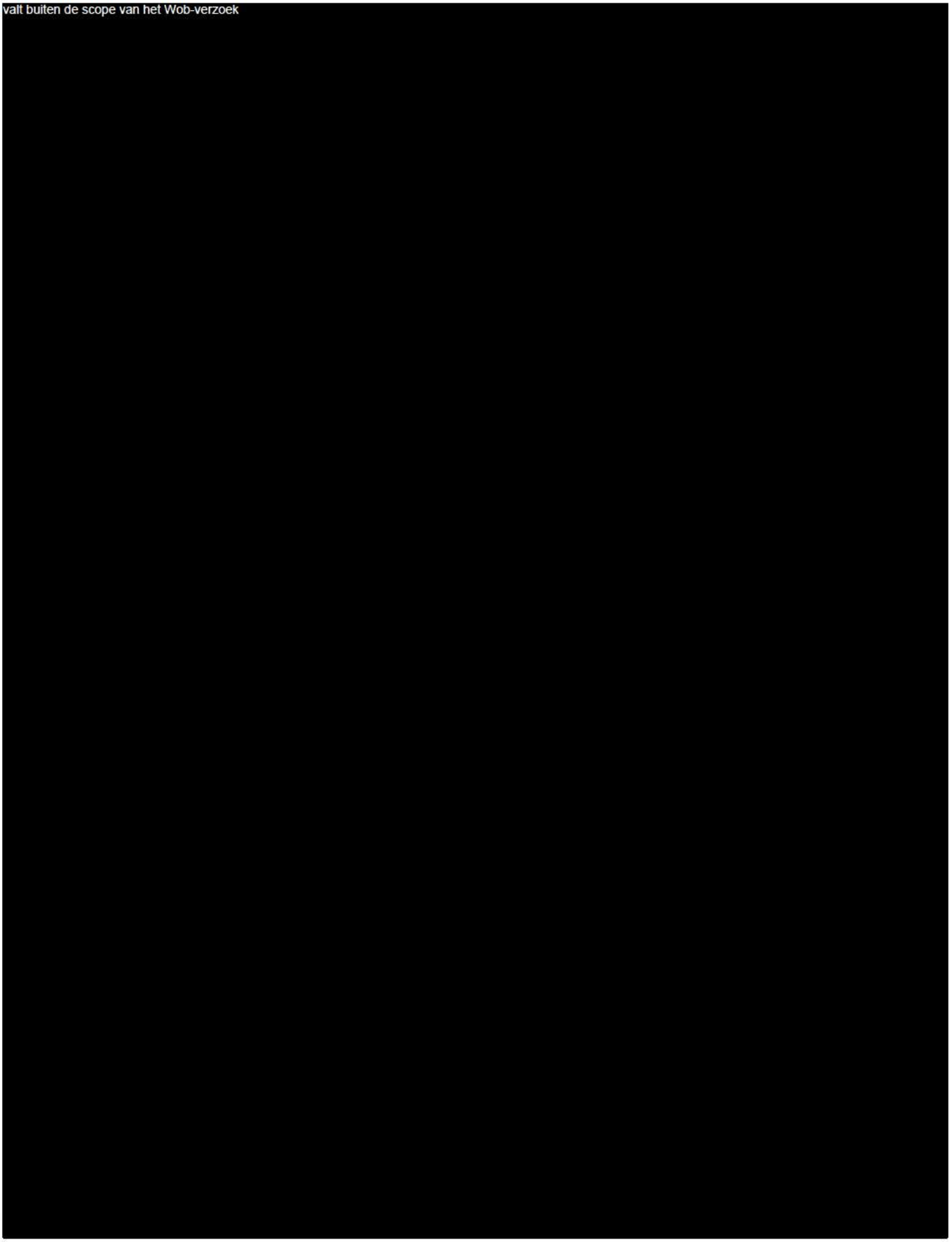
valt buiten de scope van het Wob-verzoek

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



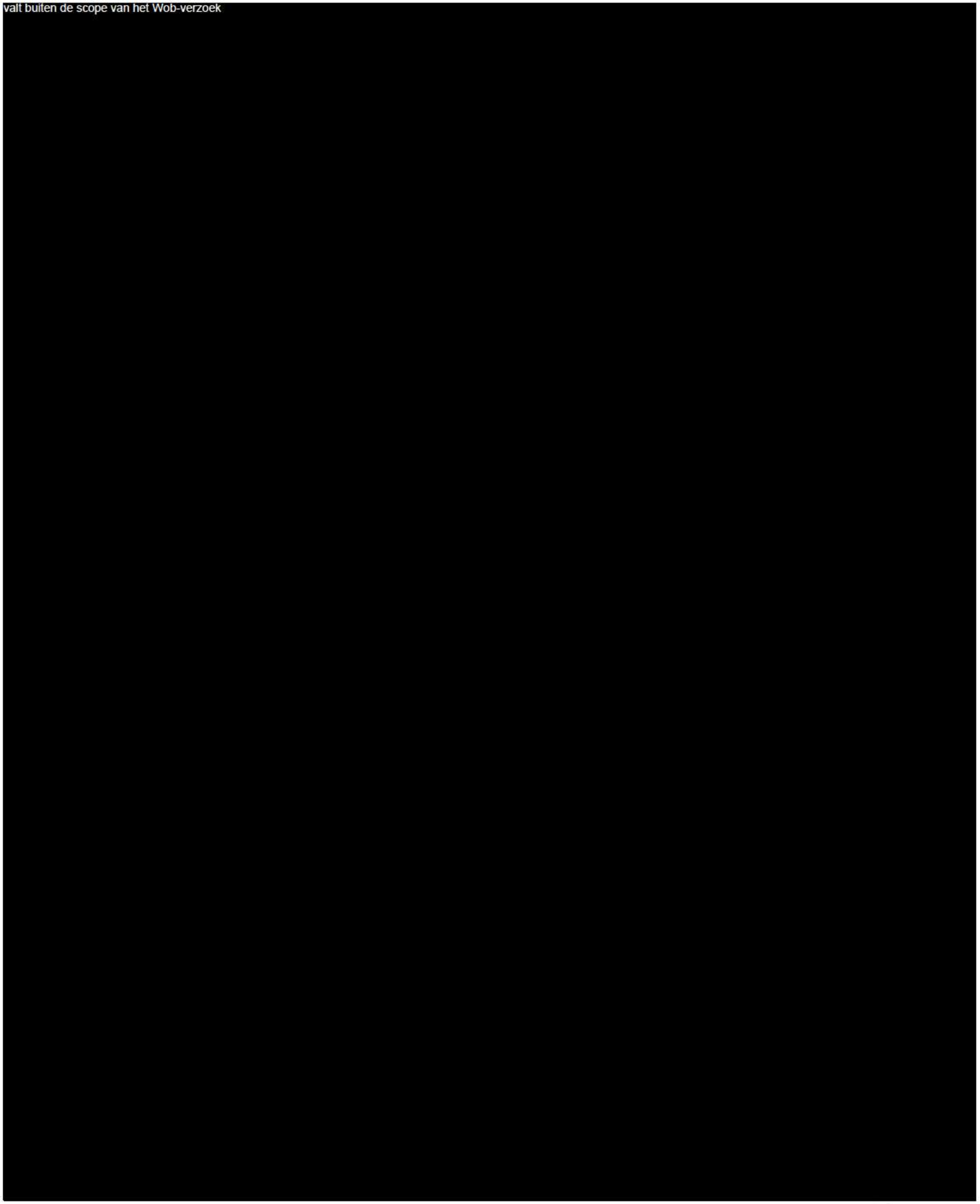
valt buiten de scope van het Wob-verzoek

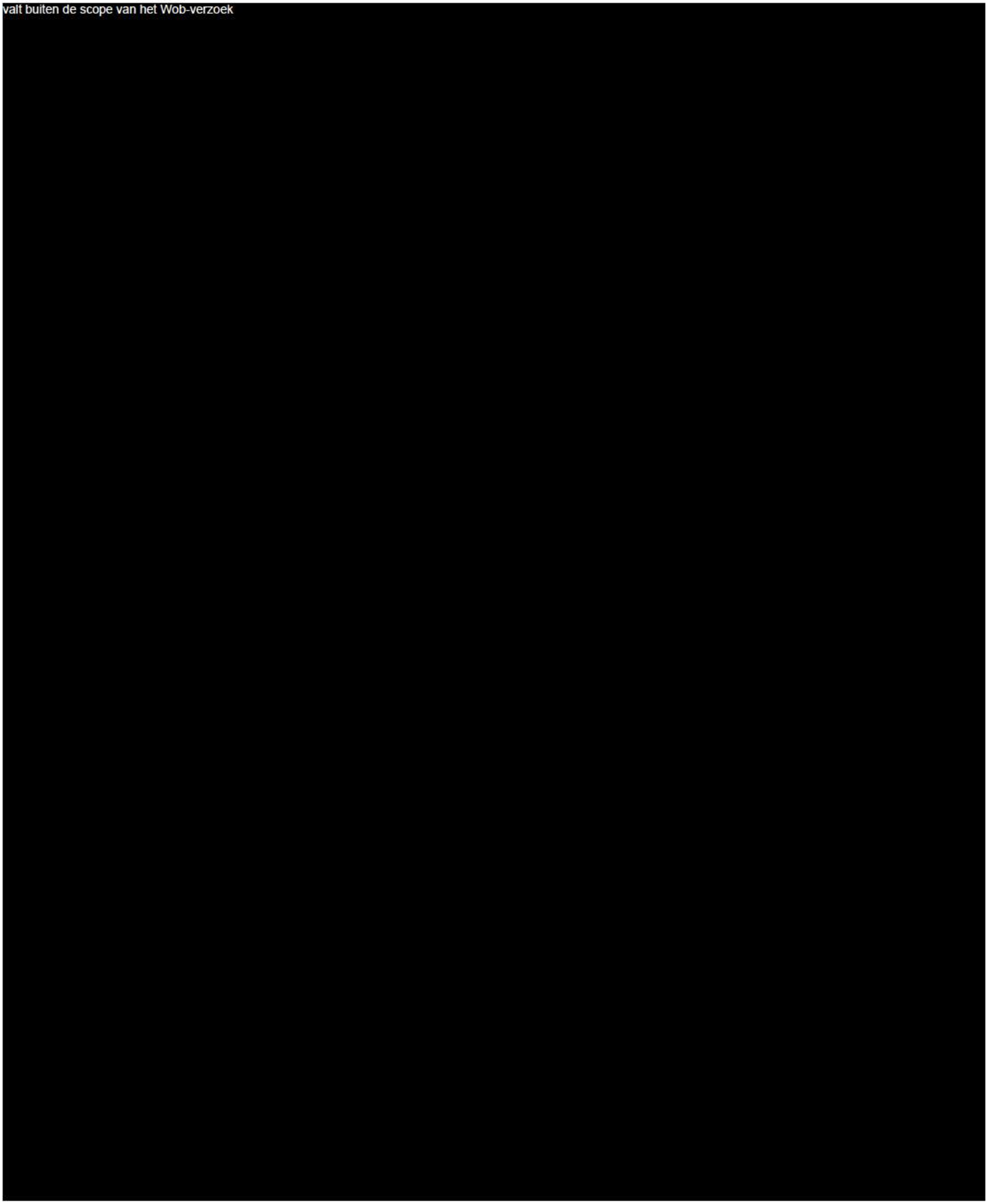


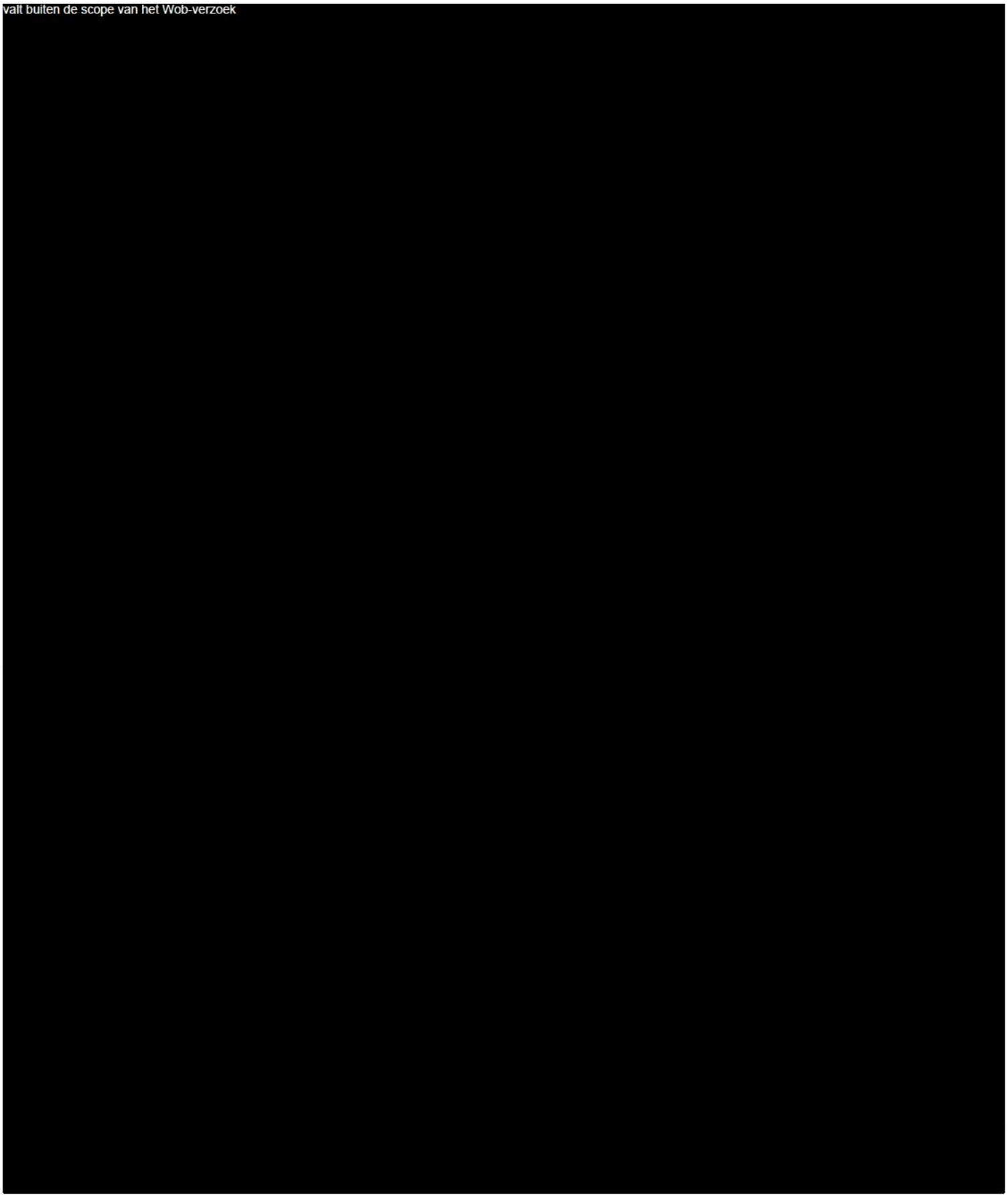

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

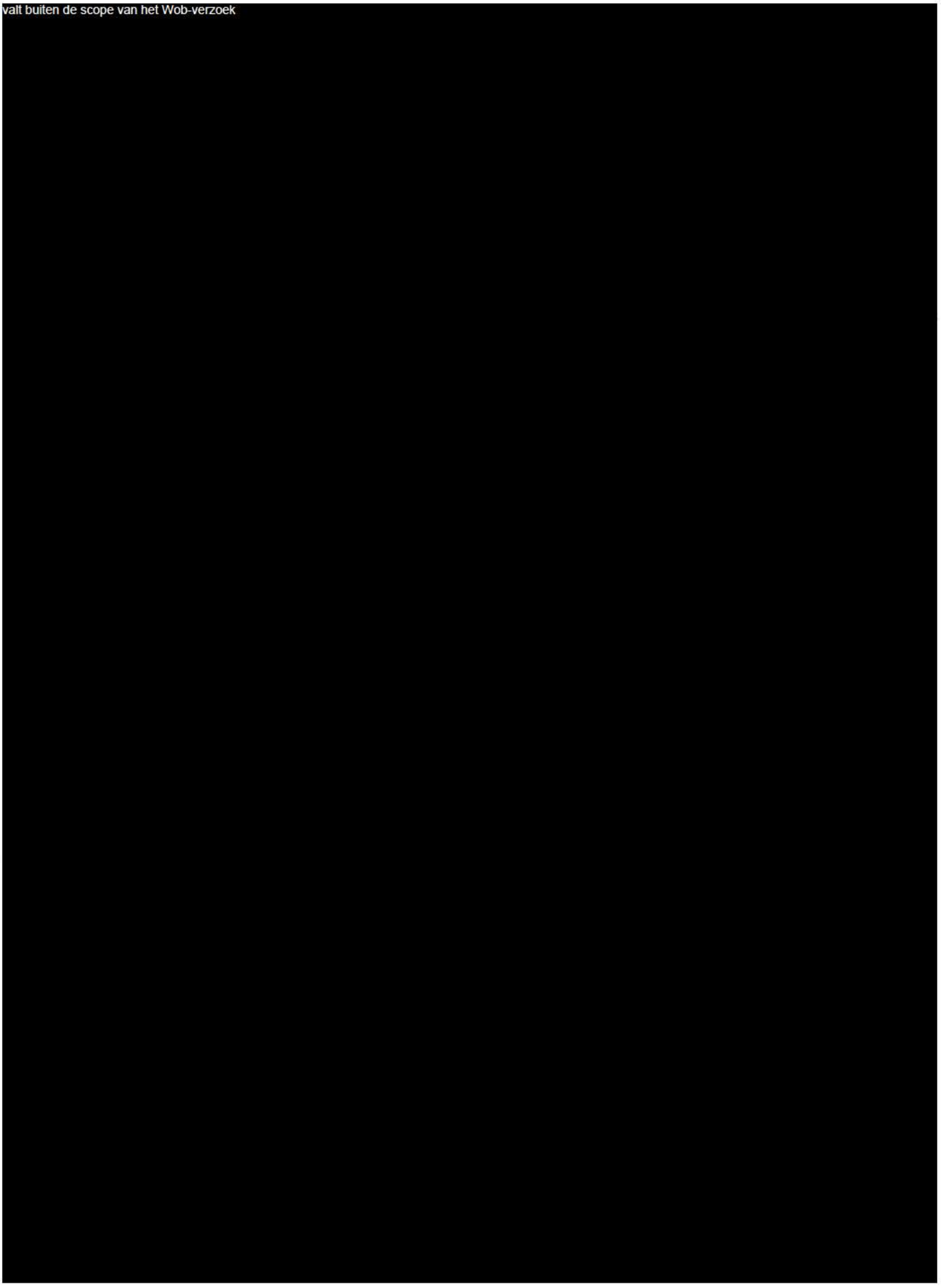
4 Organisatie en communicatie

valt buiten de scope van het Wob-verzoek


valt buiten de scope van het Wob-verzoek


valt buiten de scope van het Wob-verzoek


valt buiten de scope van het Wob-verzoek


valt buiten de scope van het Wob-verzoek

Den Haag

Agendapunt

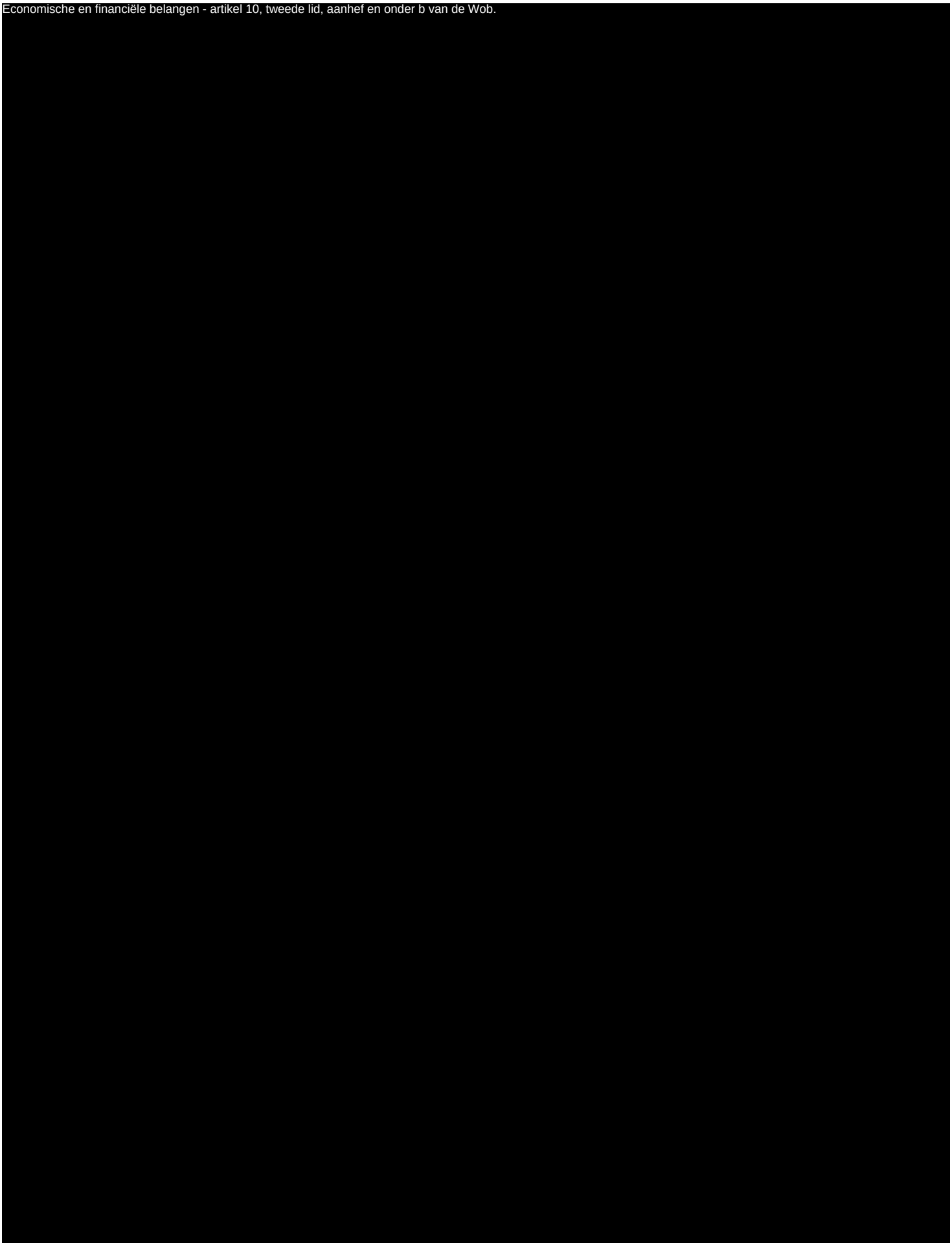
RIS-nummer

Nota portefeuillehouder

Ons kenmerk

Economische en financiële belangen - ar ikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

[redacted]



Datum

NOTA
Portefeuillehouder van Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu

Onderwerp
Stukken BO Gebiedsprogramma woensdag 7 maart 2018

Ons kenmerk
DSO/2018.159
RIS000000
Aantal bijlagen
3

Geachte medecollegeleden,

Op dinsdag 20 februari hebben we de 'Preverkenning Schaalsprong OV voor Den Haag & Regio' vastgesteld. In deze nota informeer ik u over Bestuurlijk Overleg (BO) voor het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid van 7 maart aanstaande.

Inleiding
Dit bestuurlijk overleg betreft een cruciale stap om de bereikbaarheid van de Binckhorst fors te vergroten. Bij het Rijk vragen wij als Den Haag om een bijdrage om de OV-investering van € 500 miljoen mogelijk te maken.

De MIRT besprekingen van de afgelopen tijd hebben zich gekenmerkt door twee ontwikkelingen:
- de (breed gedragen) uitkomsten van het *gezamenlijke MIRT onderzoek*, wat is afgerond in de zomer van 2017;
- het opzetten van een gezamenlijk *Gebiedsprogramma Bereikbaarheid*, waarin rijk en regio Zuidelijke Randstad samenwerken.

Gebiedsprogramma Duurzame bereikbaarheid
In de onderhandelingen op de route naar het BO MIRT van 6 december 2017 bleek dat er over de inhoud duidelijk brede overeenstemming bestaat. Het Rijk erkent de grote opgaven waar de regio de komende jaren voor staat. Met het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag pakken Rijk en regio deze uitdagingen samen op: in aansluiting op wat er binnen de stad speelt. Het gebiedsprogramma is integraal, waarbij bereikbaarheid een middel is voor 3 hoofddoelen:
1. economische structuurversterking;
2. aantrekkelijke leefomgeving;
3. kansen voor mensen.

De focus van het programma sluit op zich goed aan op de prioriteiten uit het regeerakkoord. Echter, voor wat betreft concrete toezeggingen voor investeringen in openbaar vervoer valt het op dat het Rijk de hand voorlopig nog op de knip houdt. Tegen deze achtergrond is besloten het voorlopig op een pre-verkenningsfase te houden die te zijner tijd kan overgaan in een MIRT-verkenning.

Inzet Bestuurlijk Overleg 7 maart
De gesprekken over de opzet en organisatie van het Gebiedsprogramma zijn, ondanks de goede intenties, complex. Door het Rijk worden vele mooie woorden gesproken, maar het ontbreekt aan daden. Door de rijk-regio kwartiermakers en het kernteam is hard gewerkt aan governance, organisatie, aansturing van uiteenlopende projecten en processen op korte, middellange en lange termijn en relaties met moederorganisaties. Inzet voor 7 maart is het PvA van de pre-verkenningsfase CID-Binckhorst Schaalsprong Regionale mobiliteit vast te stellen, de nieuwe governance-structuur voor het gebiedsprogramma vast te stellen en afspraken te maken over hoe te komen tot een bekostigingsvoorstel, zodat de pre-verkenningen in oktober 2018 door kunnen naar de Verkenningsfase.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

Postbus 12600
2500 DJ Den Haag

T 14070
www.denhaag.nl

Governance gebiedsprogramma

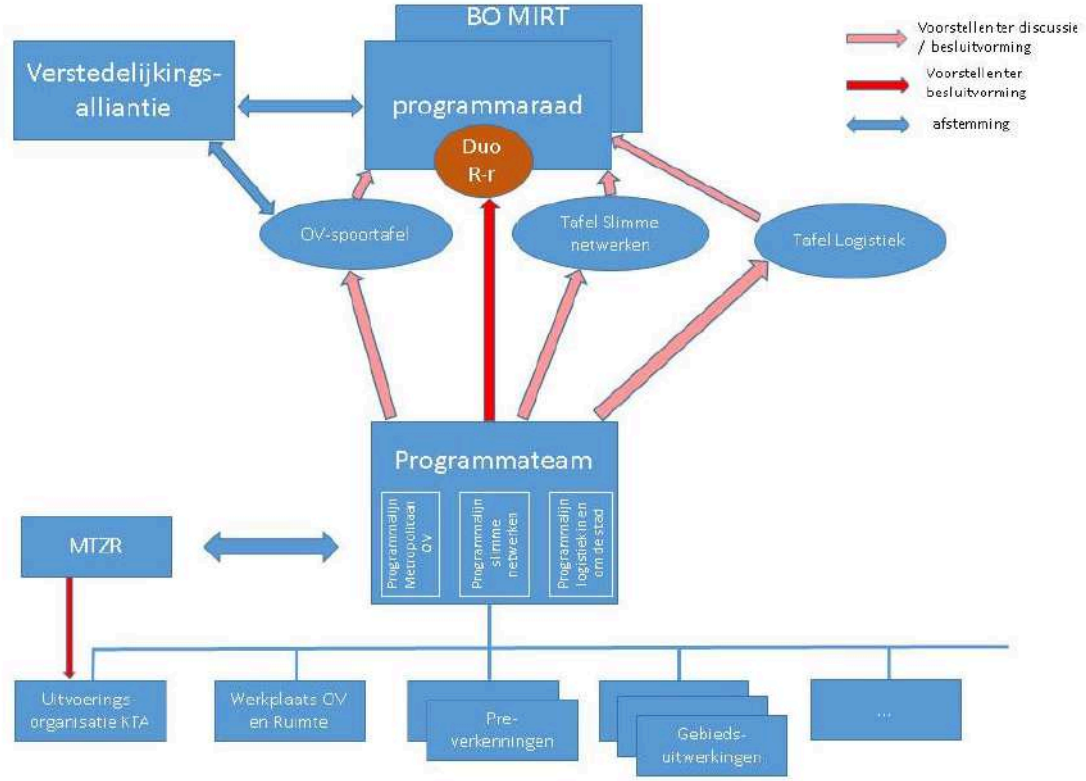
In het gebiedsprogramma gaan rijk-regio en private partners samenwerken aan duurzame bereikbaarheid. Het gebiedsprogramma is integraal, waarbij bereikbaarheid een middel is. Er wordt samengewerkt vanuit drie programmalijnen:

- Metropolitaan OV
- Logistiek in en om de stad
- Slimme netwerken.

Het gebiedsprogramma is gericht op uitvoering van projecten / programma's op de korte termijn, het toepassen van mobiliteit- innovaties en het (door) ontwikkelen van de mobiliteitsstrategie in de regio om deze duurzaam bereikbaar te houden, als basis voor de lange termijn, en als kader voor de korte en middellange termijnmaatregelen en –uitwerkingen.

De programmaraad zal het gebiedsprogramma aansturen en verder ontwikkelen. Rijk en Regionale overheid zijn de publieke dragers van het gebiedsprogramma. Private partijen en kennisinstellingen worden uitgenodigd mee te doen / investeren en daarmee ook dragers te worden van het programma. Hoe dit vorm krijgt zal in de loop van het programma blijken als er bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden over afstemming van investeringen in bereikbaarheid stedelijk gebied en verstedelijking langs HOV.

De organisatie van de Programmaraad en de relevante omgeving ziet er als volg uit:



Bekostingsvoorstel

Daarnaast is de inzet dat Rijk en regio afspraken maken over een bekostigingsvoorstel over hoe invulling wordt gegeven aan enerzijds de financiële wederkerigheid in het gebiedsprogramma en anderzijds aan de MIRT-spelregel "zicht op 75% bekostiging" bij het starten van een MIRT Verkenning. Dit met als doel in het najaar 2018 mogelijk besloten kan worden over het starten van MIRT-verkenningen.

Bij het bekostigingsvoorstel worden de volgende punten uitgewerkt:

- wederkerigheid;
- spelregels Mobiliteitsfonds (na 2030)
- grove inschatting van kosten / baten;
- zicht op 75% financiering en aantoonbaar maken dat gealloceerde middelen voldoende hard zijn;
- alternatieve / innovatieve vormen van financiering;
- adaptief programmeren en de financiële gevolgen daarvan
- voorlopige verdeelsleutel in bekostiging tussen partijen.

De regio heeft aangegeven zich actief in te willen zetten om een substantiële financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van de (gezamenlijke) opgaven in het gebiedsprogramma en deze te willen harden als de nieuwe colleges van B&W zijn aangetreden. De bewindspersonen van IenW zijn bereid het gesprek te voeren over het inzetten van de middelen uit de verlengingen van het Infrastructuurfonds (dat wordt omgevormd tot Mobiliteitsfonds) als de spelregels voor het Mobiliteitsfonds zijn bepaald.

(Pre)verkenningsfase CID-Binckhorst Schaalsprong Regionale mobiliteit

Na de pogingen in het najaar van 2017 om de twee beoogde MIRT-verkenningen op de rijksagenda te krijgen is er de laatste weken meer optimisme. Op hoofdlijnen is er overeenstemming over de opgaven, oplossingsrichtingen en de aanpak voor het komende jaar. Er ligt een gedragen PvA wat zal worden ingebracht in het BO MIRT. Zie voor details de betreffende bijlage.

De beoogde MIRT-verkenning richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven:

- gebiedsontwikkeling van de REOS-toplocatie Central Innovation District-Binckhorst (hierna CID-Binckhorst);
- de multimodale ontsluiting CID-Binckhorst.

Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn

- verstedelijking REOS-toplocatie CID-Binkhorst (wonen, werken, innovatie);
- in combinatie met het tot stand brengen van de mobiliteitstransitie.

De pre-verkenningsfase is de facto gestart na het BO MIRT van december 2017 en heeft tot doel het leveren van beslisinformatie op basis waarvan het BO MIRT bij voorkeur in oktober 2018 kan besluiten tot de start van een officiële MIRT-verkenning CID-Binckhorst. Dat betekent dat deze pre-verkenningsfase in elk geval informatie moet opleveren over de volgende aspecten:

1. Scope, detail en reikwijdte: het opstellen van alternatieven en varianten (maatregelenpakketten), een beoordelingskader en een afweegmoment ('zeef') van kansrijke alternatieven;
2. Zicht op bekostiging: dit wordt in een rijk-regiowerkgroep opgepakt;
3. Projectorganisatie;
4. Communicatie & participatie.

Het Plan van Aanpak (zie de bijlagenlijst) strekt zich uit over een periode van ongeveer een jaar. Als de startbeslissing in het najaar van 2018 kan worden genomen, gaan de activiteiten door onder de vlag van de MIRT-Verkenning. Zo niet, dan zal dit moment later komen. De pre-verkenningsfase resulteert in een Startdocument voor de MIRT-verkenning ten behoeve van een startbeslissing, alsmede het genoemde Projectplan. Op basis hiervan kan een “soepele” overgang van de pre-verkenning naar MIRT-verkenning mogelijk zijn.

Zowel de pre-verkenningsfase als de MIRT-verkenning worden gezamenlijk aangestuurd door rijk en regio. De gemeente Den Haag, de MRDH, de provincie en het rijk (ministeries IenW en BZK) zijn opdrachtgevers. Rondom deze kern komt een groep ‘linking pins’: vertegenwoordigers van belanghebbende organisaties en andere trajecten (bijvoorbeeld Toekomstbeeld OV). Sowieso zullen plaatsnemen de gemeente Leidschendam-Voorburg, ProRail en de HTM. Mogelijk komen daar nog partijen als Rijkswaterstaat en VNO-NCW bij.

Voor wat betreft de kosten van de preverkenningsfase kan opgemerkt worden dat de financiële consequenties van de pre-verkenningsfase is opgenomen in de begroting 2018 van de deelnemers.

Samenhang Schaalsprong OV
Op dinsdag 20 februari heeft het college de ‘Preverkenning Schaalsprong OV voor Den Haag & Regio’ vastgesteld. Op basis van een uitgebreid proces is een visie opgesteld voor de ontwikkeling van het OV in Den Haag e.o. voor 2040. De visie geeft aan hoe het OV in 2040 kan functioneren. Daarvoor schetst het een beeld van de opbouw van het toekomstig OV-netwerk in 2040. De visie geeft ook richting aan de wijze waarop de stedelijke verdichtingsopgave kan worden gericht op sterke OV-corridors. In de visie op het OV-netwerk is een centrale rol weggelegd voor de ontwikkeling van een hoofdnet van drie corridors: de Koningscorridor, de Leyenburgcorridor en de Oude Lijn. De Koningscorridor wordt met voorrang opgepakt, dit gelet de ontwikkeling van CID/Binckhorst en bereikbaarheid Scheveningen.

Het is in dit kader van belang dat de gebiedsscope, opgaven, oplossingsrichtingen van de beoogde MIRT-verkenning geografisch gesproken onderdeel uitmaken van de Koningscorridor van de Schaalsprong. Echter, omdat de MIRT-(pre-)verkenning in nauwe samenwerking met de MRDH en het rijk wordt doorlopen, en moet voldoen aan het MIRT spelregelkader, moet er ondanks de inhoudelijke samenhang sprake zijn van een zekere onafhankelijke positie van de MIRT-studie, ten opzichte van de ‘rest’ van de Koningscorridor. Natuurlijk zullen dezelfde interne mensen eraan werken (proces en inhoud). In de pre-verkenningsfase, die minimaal tot het najaar duurt behoeft de scheiding nog niet zo nadrukkelijk te zijn. Maar na de Startbeslissing moeten we hier rekening mee houden: welke scope sluit waar en hoe aan op een andere scope.

Andere onderdelen van het Gebiedsprogramma zijn de Werkplaats Metropolitaan OV, ruimte en duurzaamheid, die in onderstaande aan bod komt. Ook starten er (conform de MIRT afspraken uit december 2017) gebiedsuitwerkingen in Westland (Greenport) en Zoetermeer (samenhang HOV met gebiedsontwikkeling en metropolitane agglomeratiekracht).

Werkplaats Metropolitaan OV
De Werkplaats is een gezamenlijke werkorganisatie met als doel te komen tot kennisontwikkeling tbv besluitvorming. Doelstelling is een adaptieve ontwikkelstrategie voor de schaalsprong Metropolitaan OV, in combinatie met (afspraken over) verstedelijking en economische ontwikkeling. Daarbij worden de verschillende elementen van de schaalsprong in samenhang uitgewerkt, zoals het verbeteren van de

robuustheid van het OV-systeem, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, meerwaarde van meer stations/haltes, goede aansluitingen, afstemming tussen stedelijk, regionaal en nationaal OV (inclusief last mile) en het optimaliseren van de aansturing en exploitatie. Uitgangspunten zijn het Toekomstbeeld OV, het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid R-DH en andere onderzoeken en verkenningen.

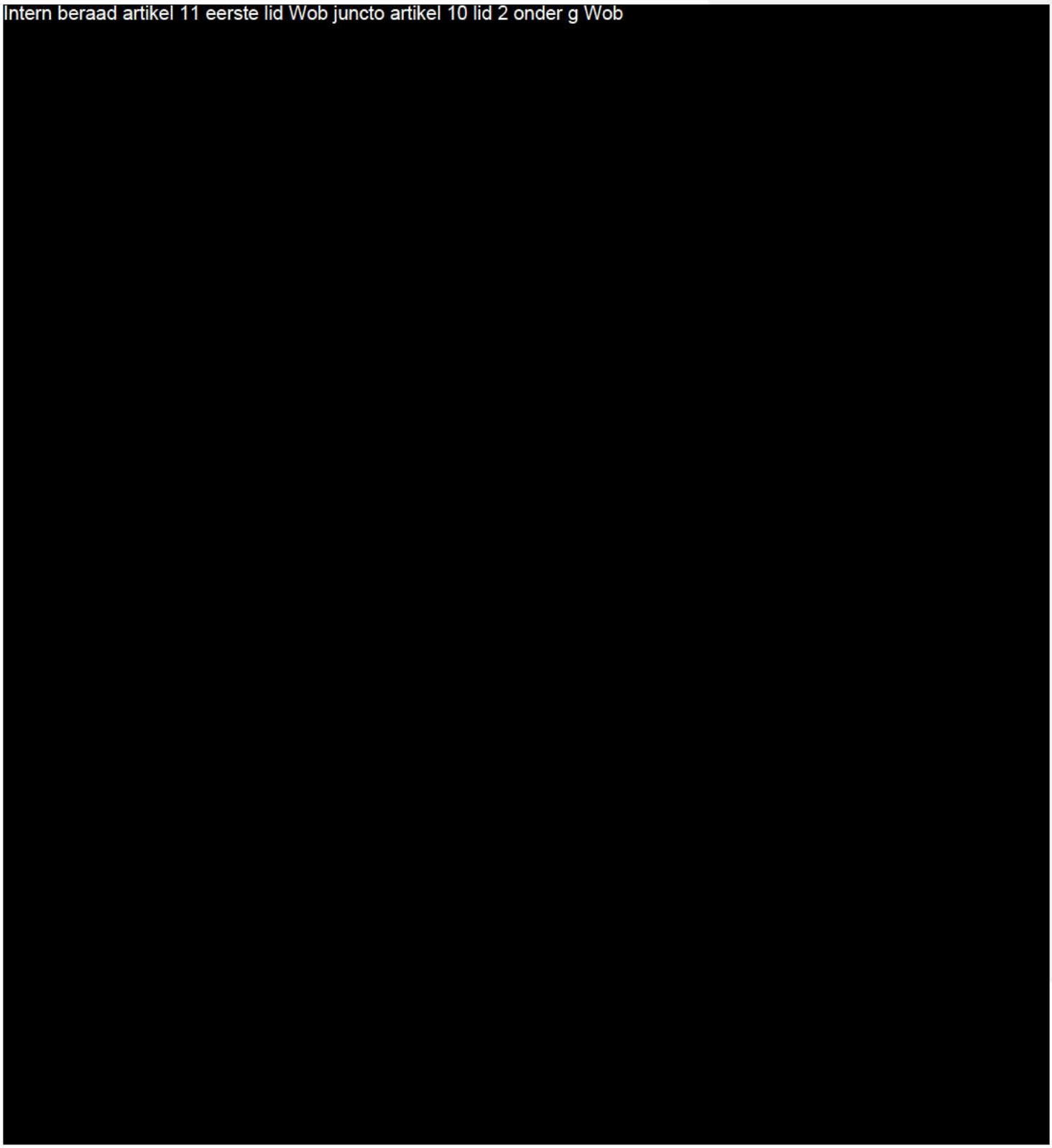
Afsluitend, buiten de drie bijlagen bij deze nota liggen ter inzage bij BGS:
1. Discussienotitie Governance en organisatiestructuur
2. Projectplan Pre-verkenningen Oeververbindingen Rotterdam
3. Besluittekst Kortetermijnaanpak

Met vriendelijke groet,
Tom de Bruijn

CONCEPT

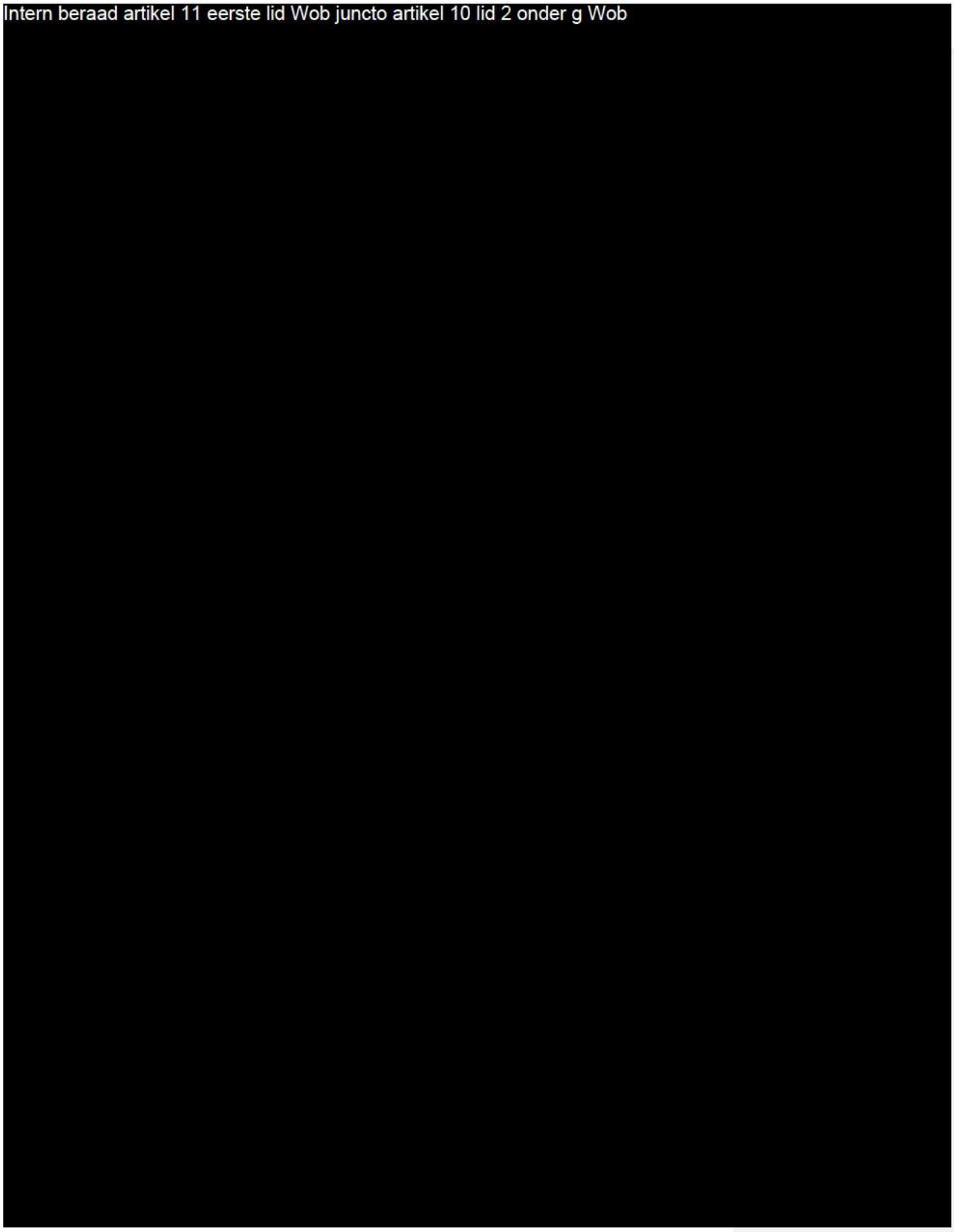
Startbeslissing MIRT-Verkenning Den Haag CID – Binckhorst

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

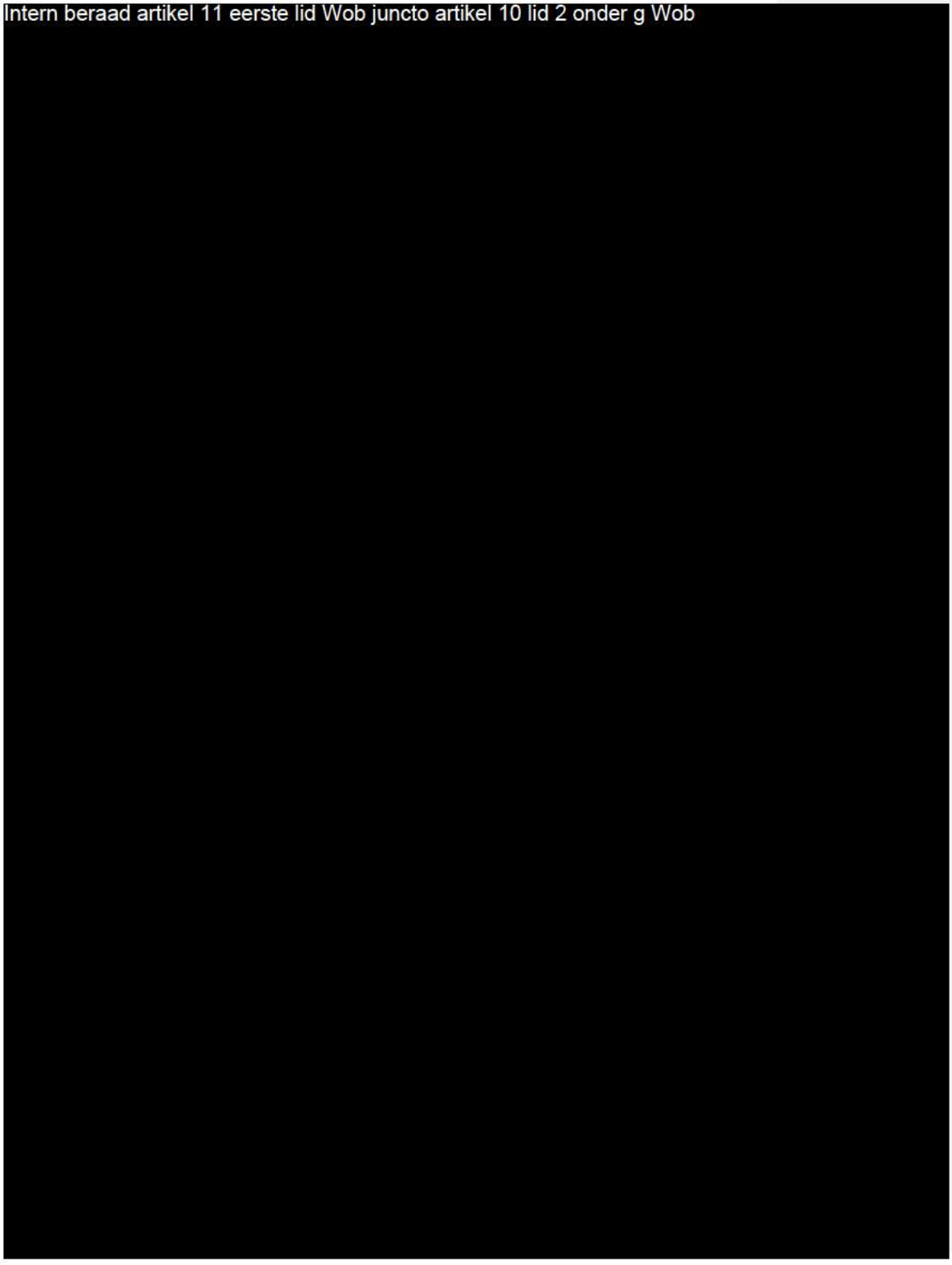


CONCEPT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

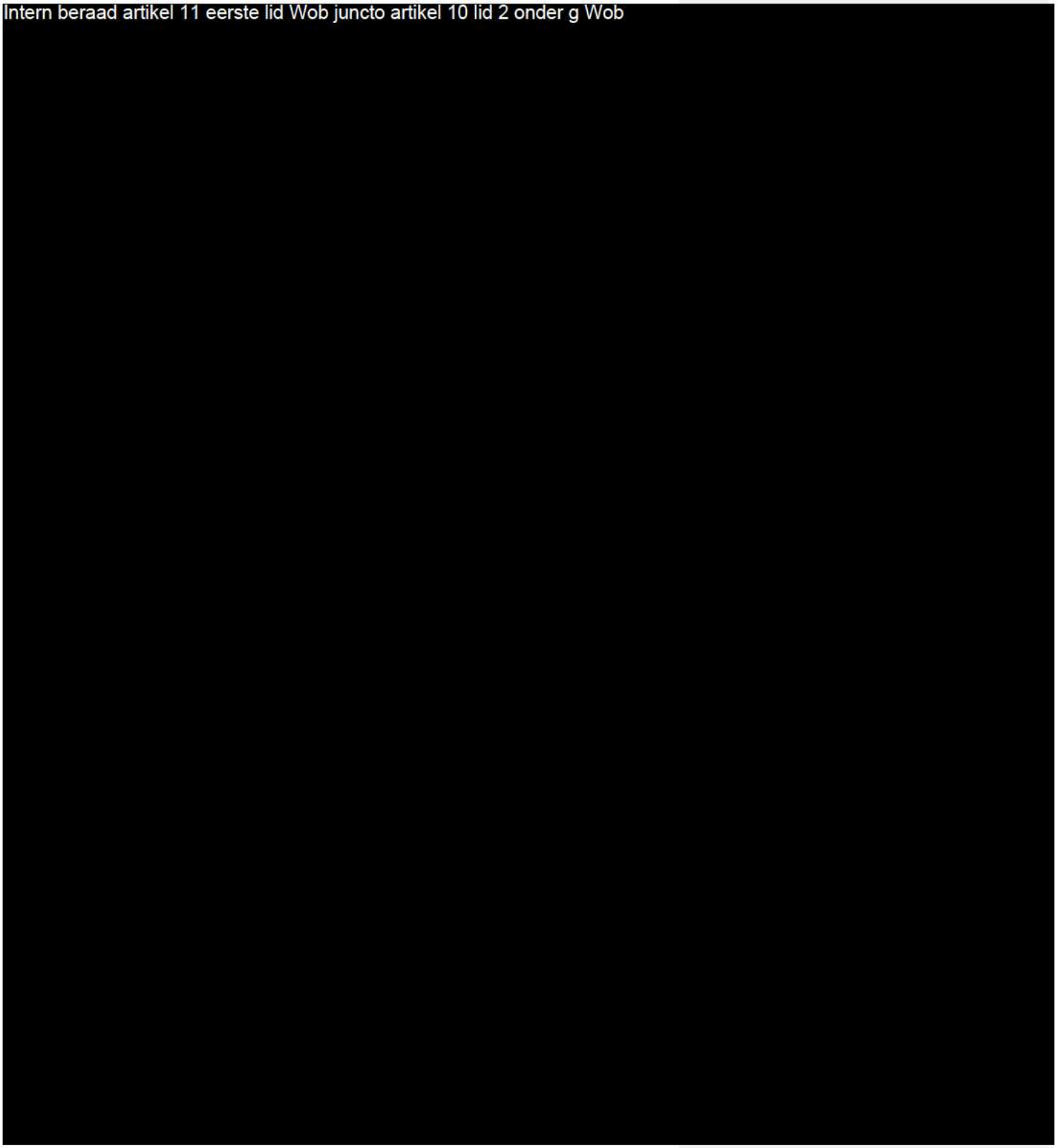


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



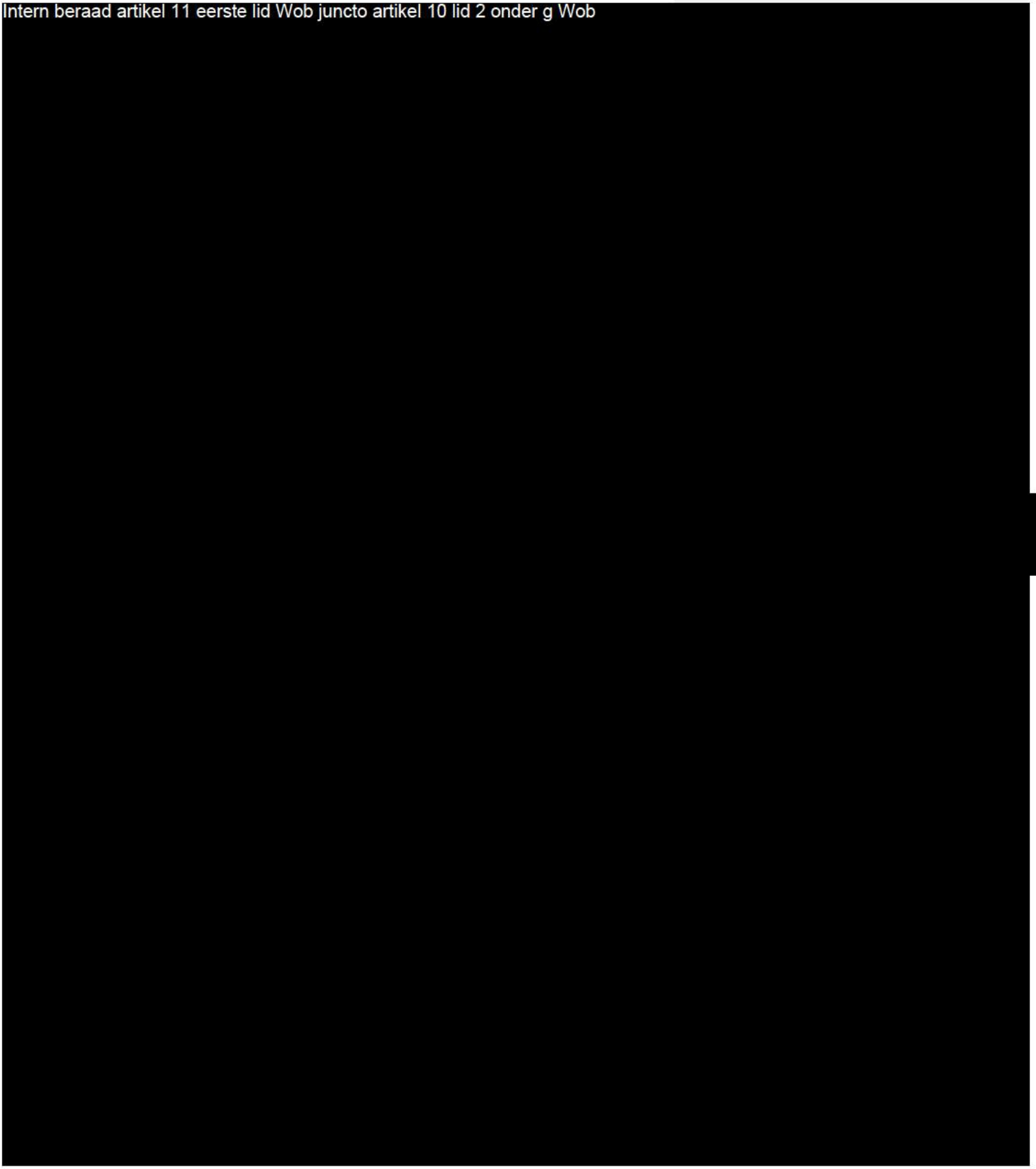
CONCEPT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

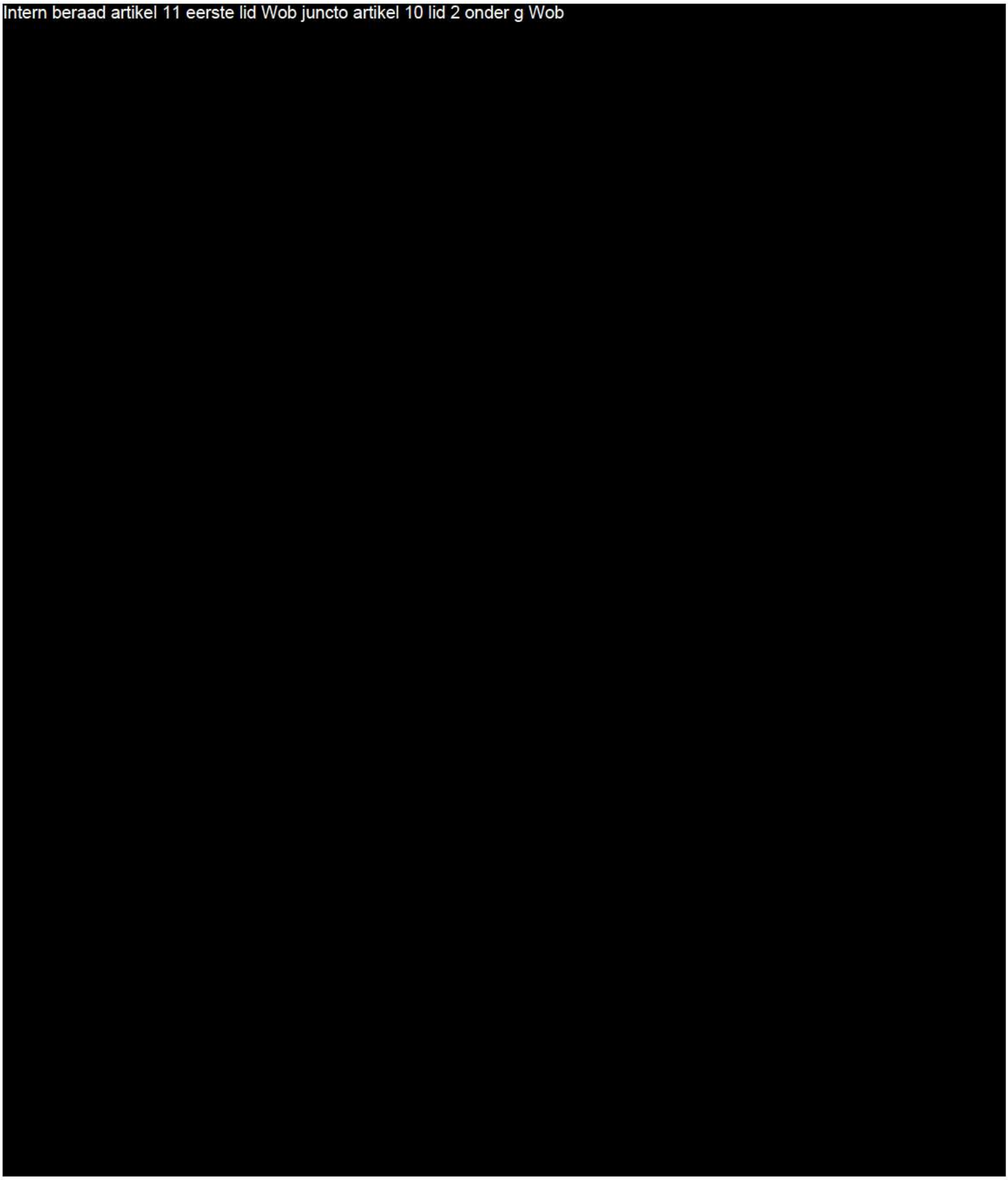

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT

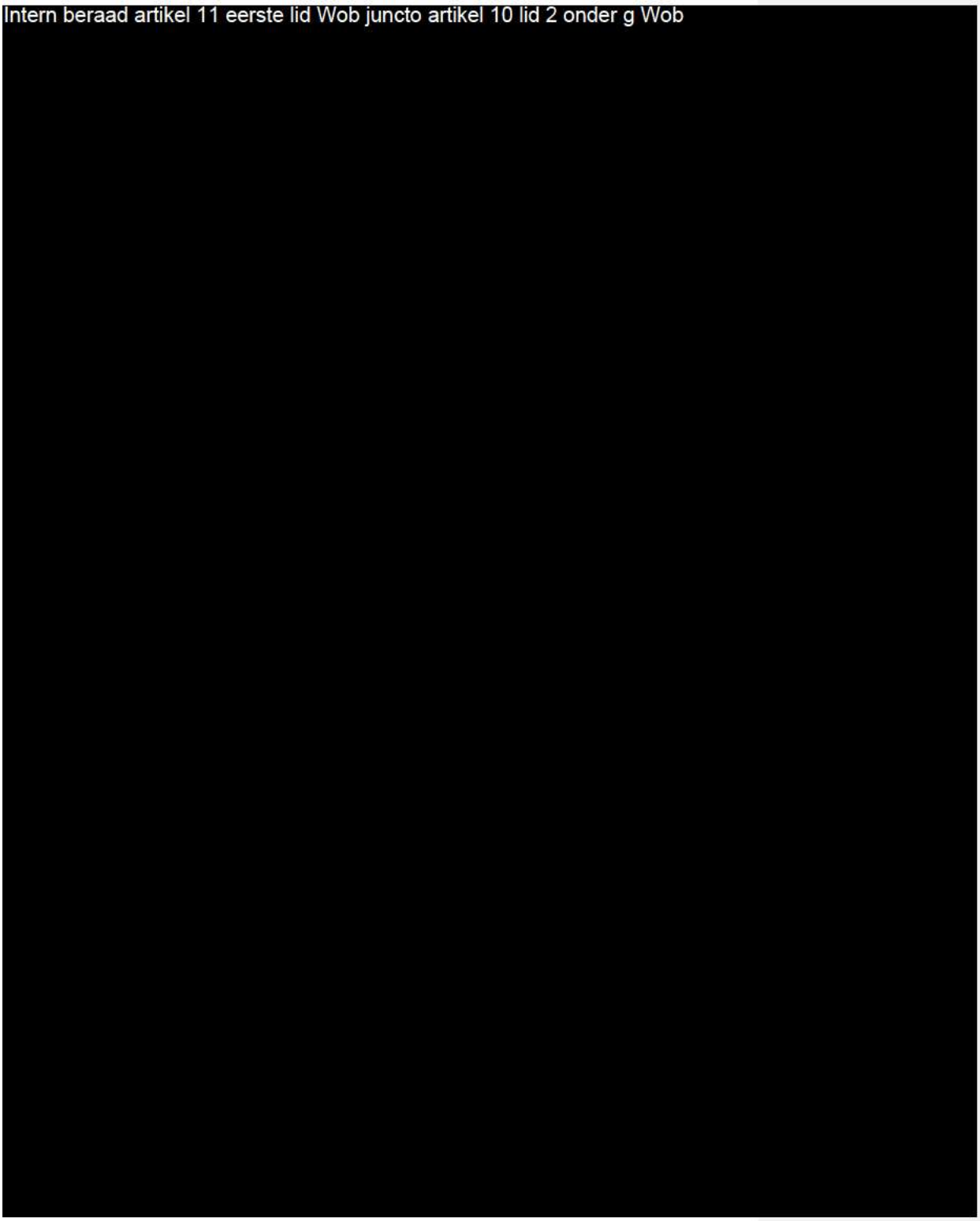
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

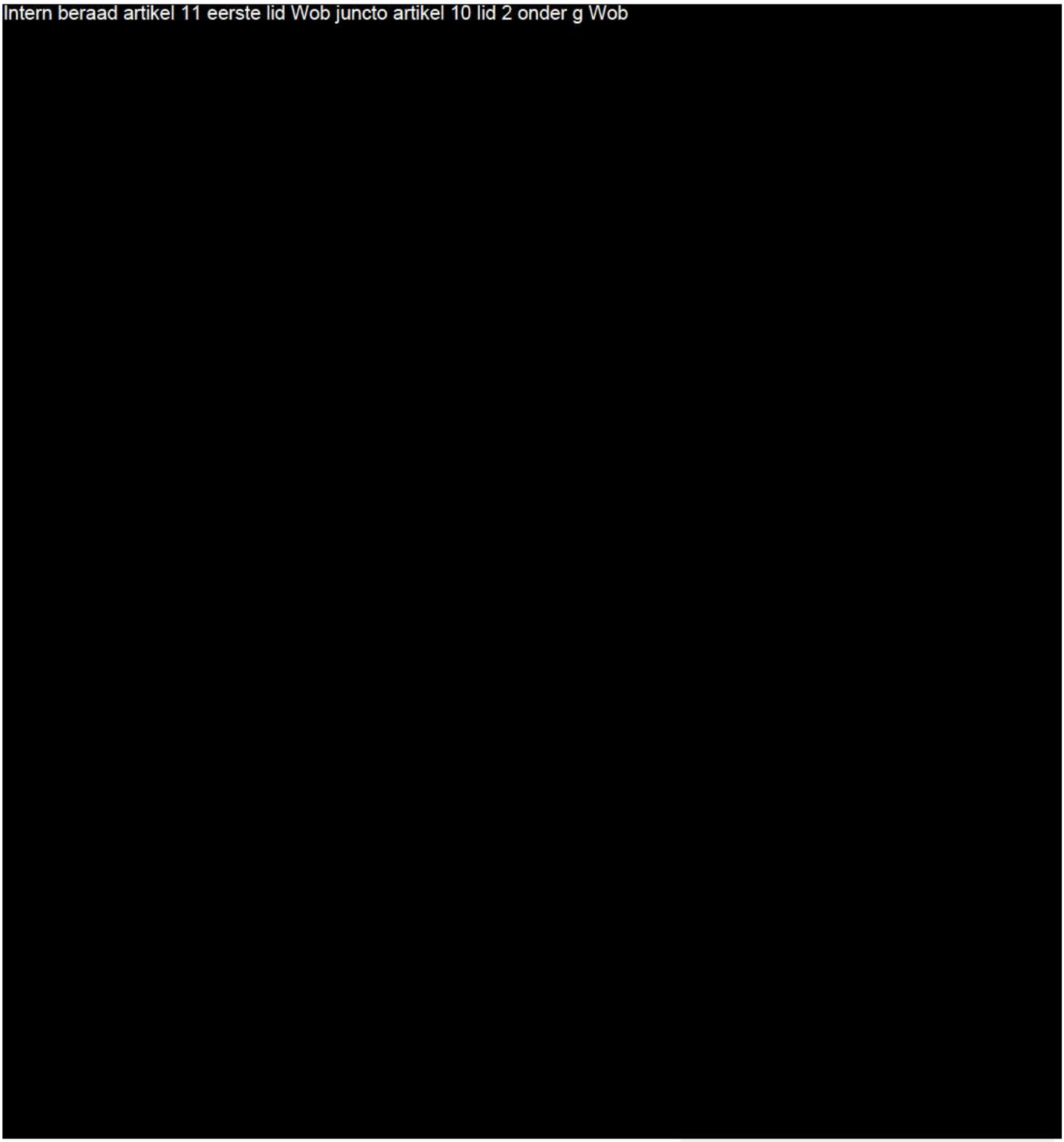


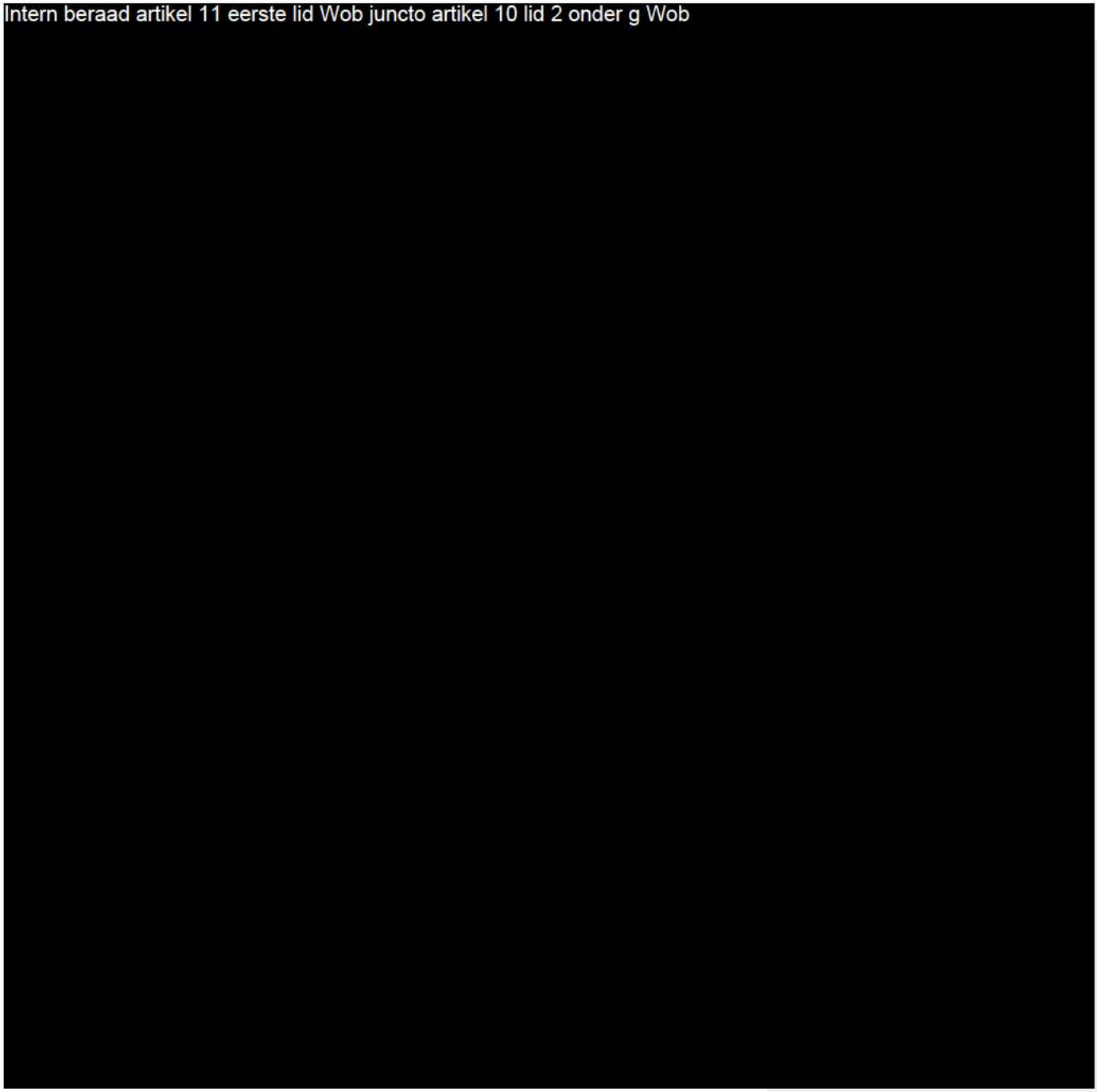
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



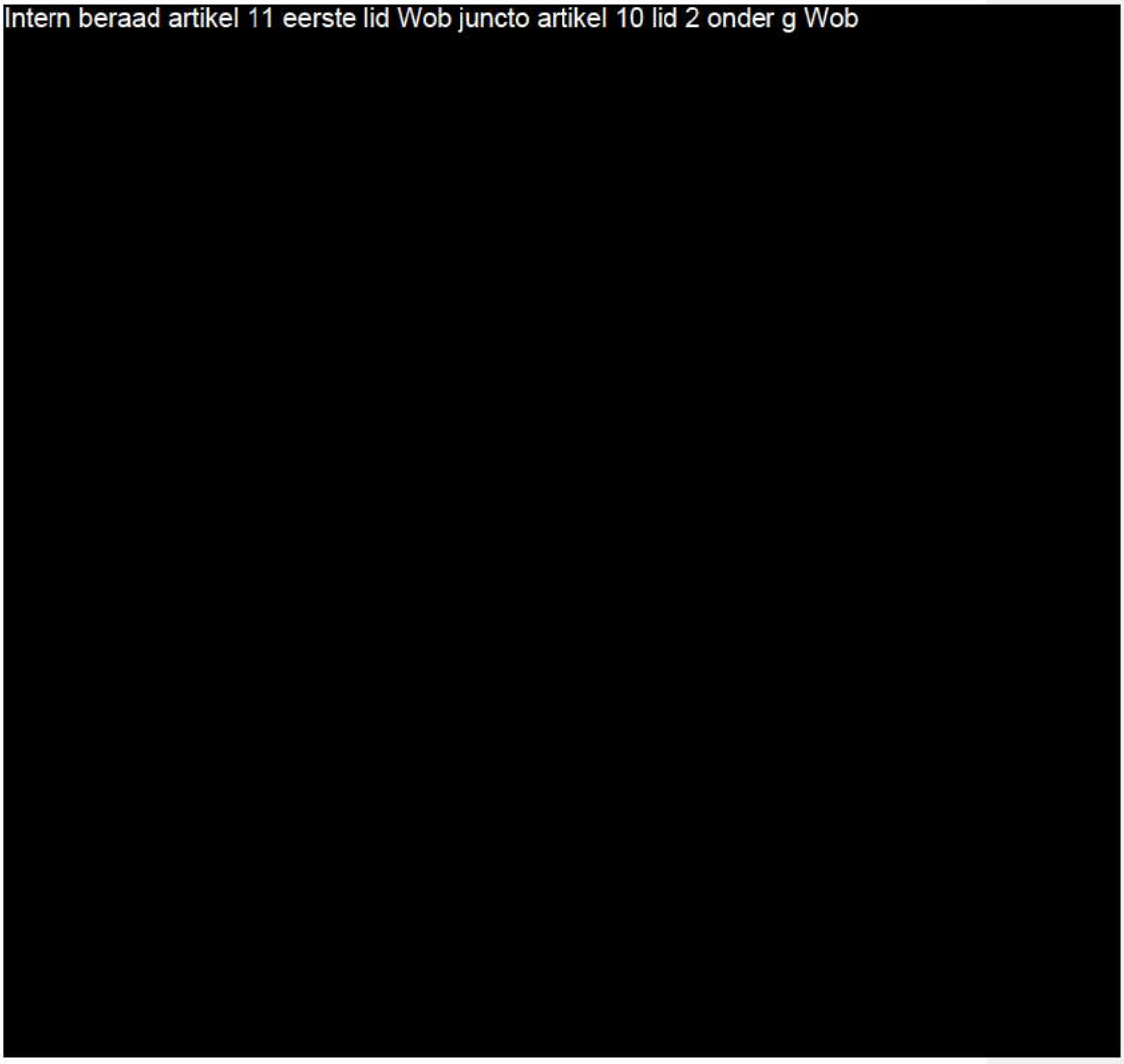
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

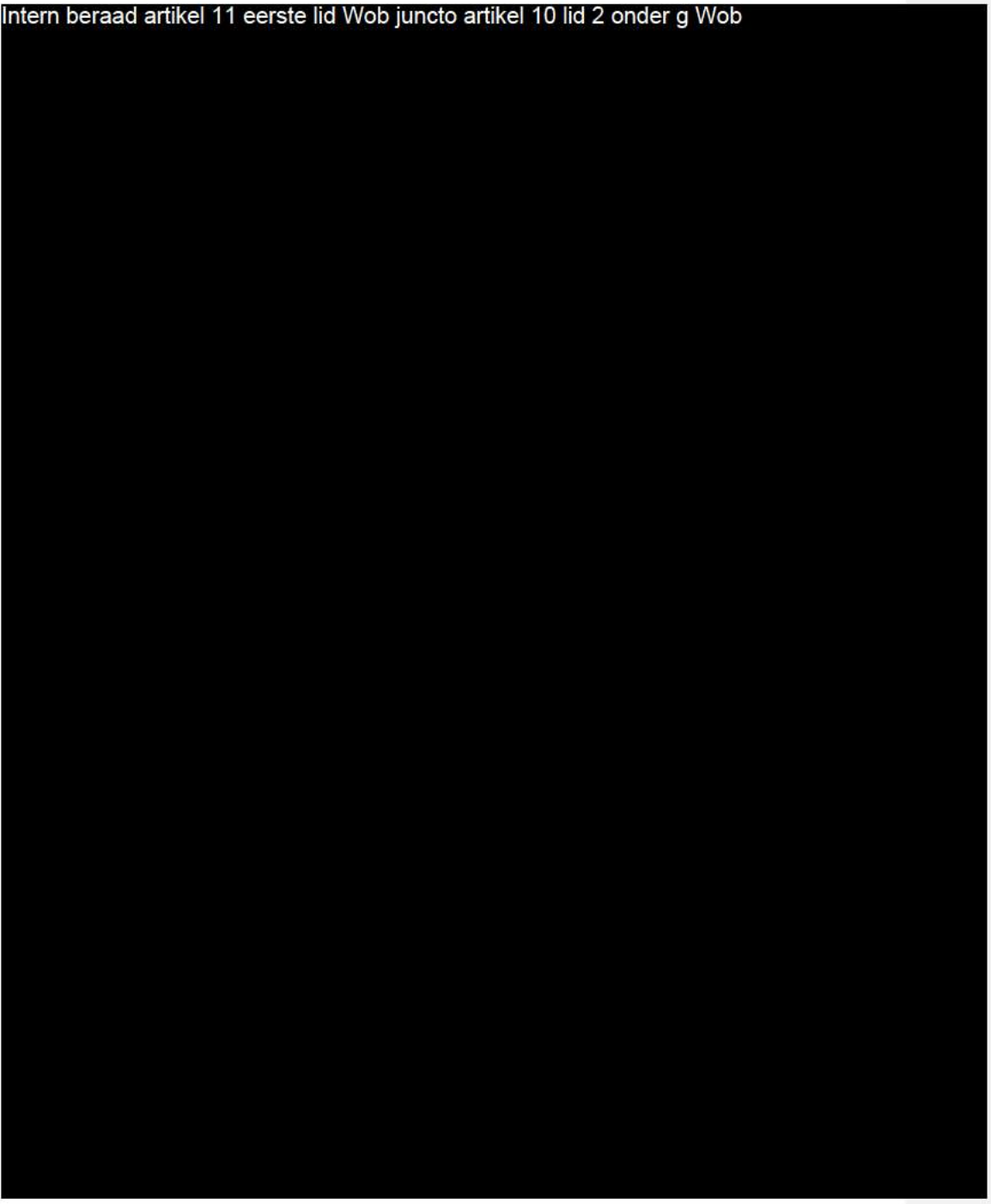



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

4 Betrokken partijen




Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Financiën verkenningen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT-DOCUMENT

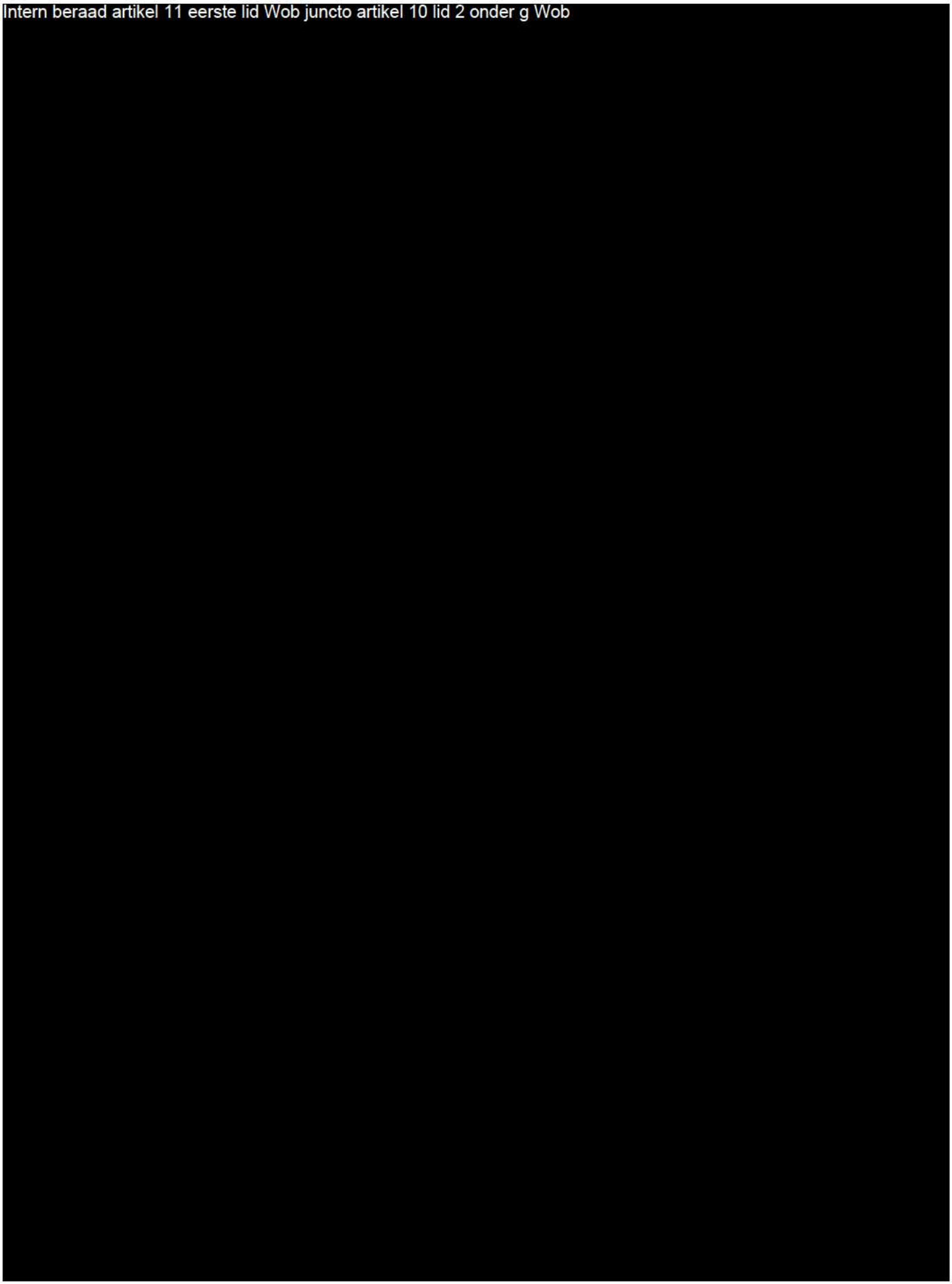
Inhoudelijke lijnen ter versterking bestaande verhaal MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT-DOCUMENT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT_DOCUMENT

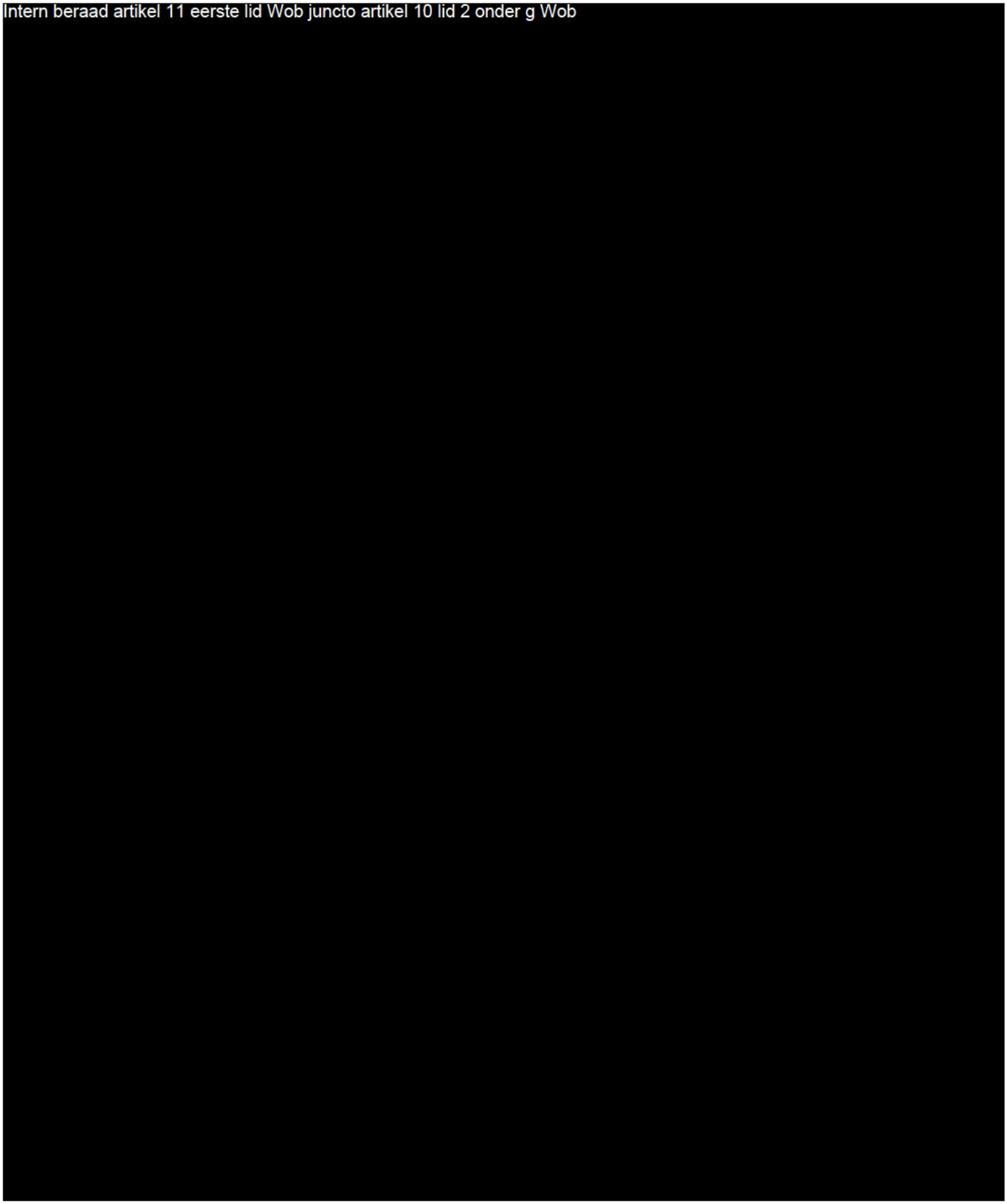
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

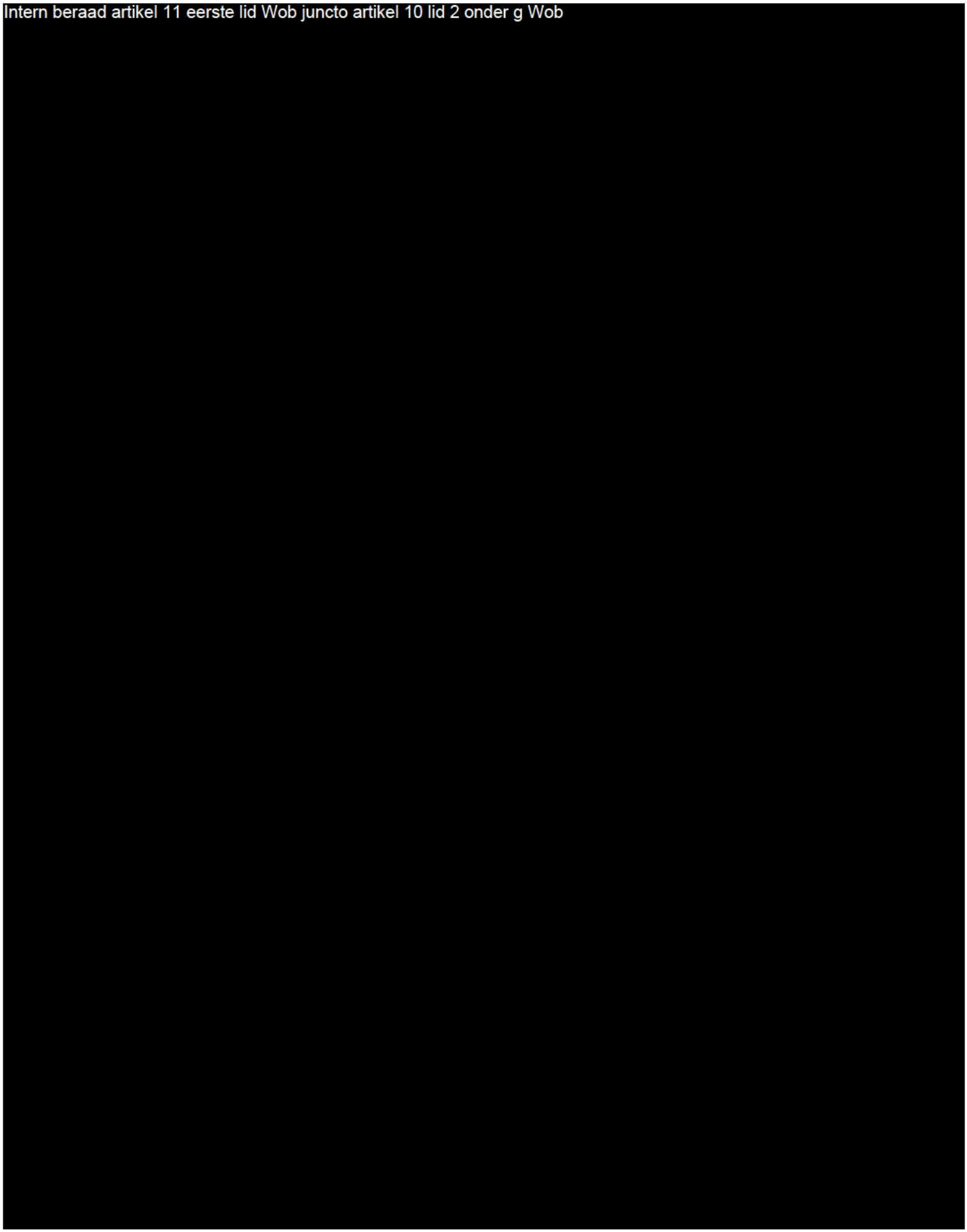
[redacted]

CONCEPT-DOCUMENT

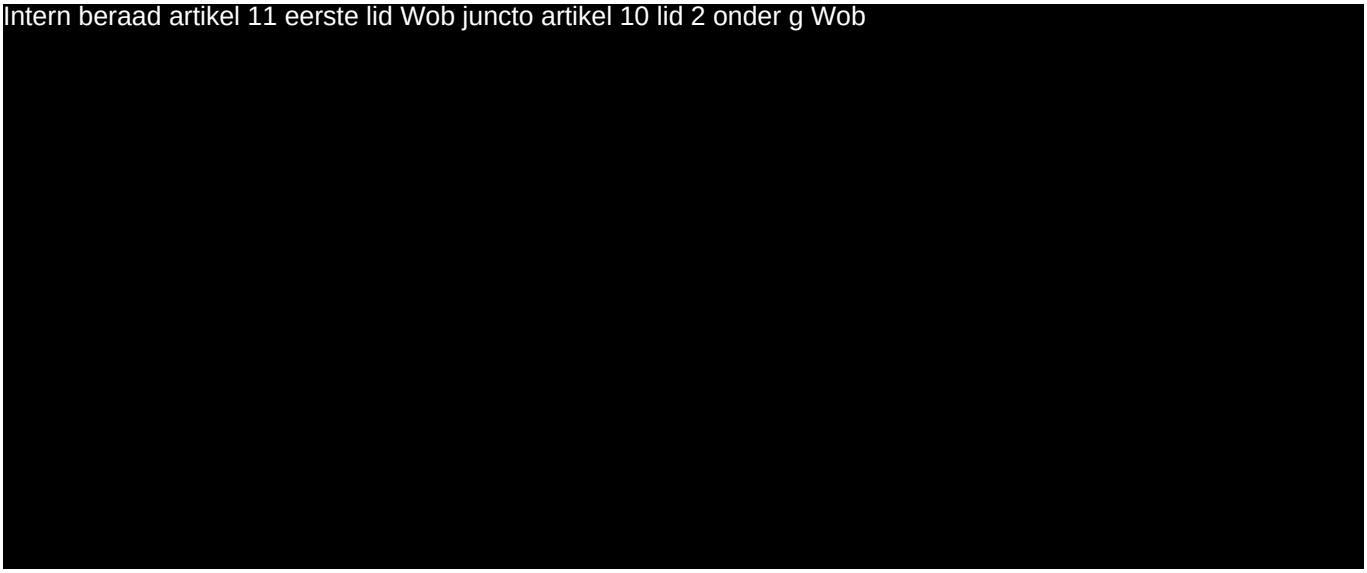
Inhoudelijke lijnen ter versterking van het bestaande verhaal

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob




Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

KTA Binckhorst pakketten

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

elementen

a	KTA fiets en voetganger	€
b1	Verlengde Velostrada tot Binckhorstlaan	€
b2	Verlengde Velostrada Binckhorstln - Voorburg	€
b3	Verlengde Velostrada kruising Randstadrail	€
b4	Verlengde Velostrada traject in Voorburg	€
s	Studie aanpak spoorviaducten	€
c	Smart Mobility	€
d	Busbaan buiten viaducten	€
totaal		**€**

mogelijke pakketten / combinaties

1	pakket KTA	€
2	pakket KTA + VerlVelostrada	€
3	Pakket KTA + VV + ontwerp 3 viaducten	€
4	Pakket KTA + VV + studie 3V + Smart Mobility	€
5	Pakket KTA + VV + studie3V + SmartMob + HOV-baan	€
2a	pakket KTA + ontwerp 3 viaducten + Smart Mobility	€

Den Haag

Aan
[redacted]
Afdeling
DSO Mobiliteit

MEMO

Afzender
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Mobiliteit
Doorkiesnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
16 mei 2011

Onderwerp
G4 en 4 sporen Oude Lijn

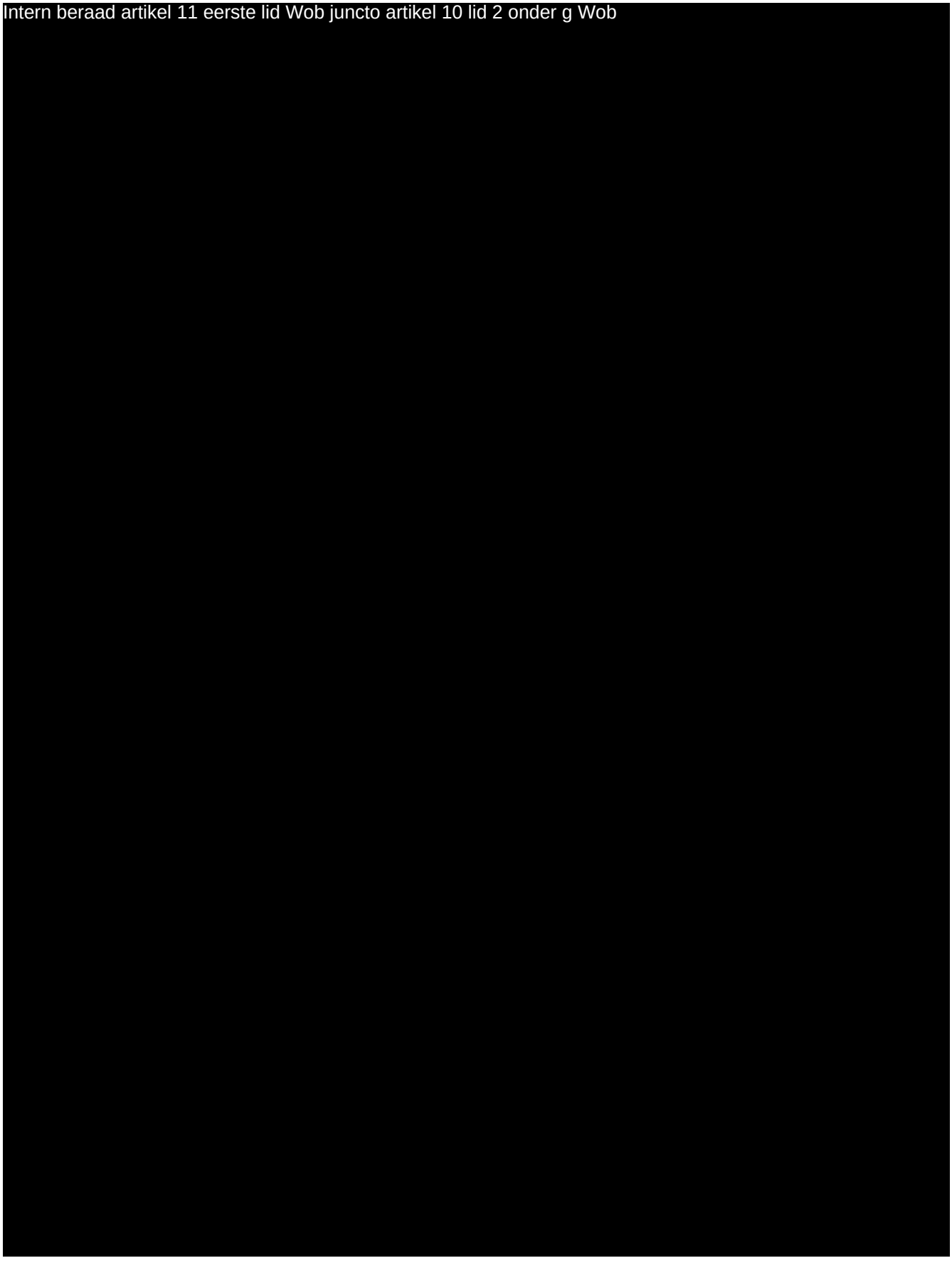
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

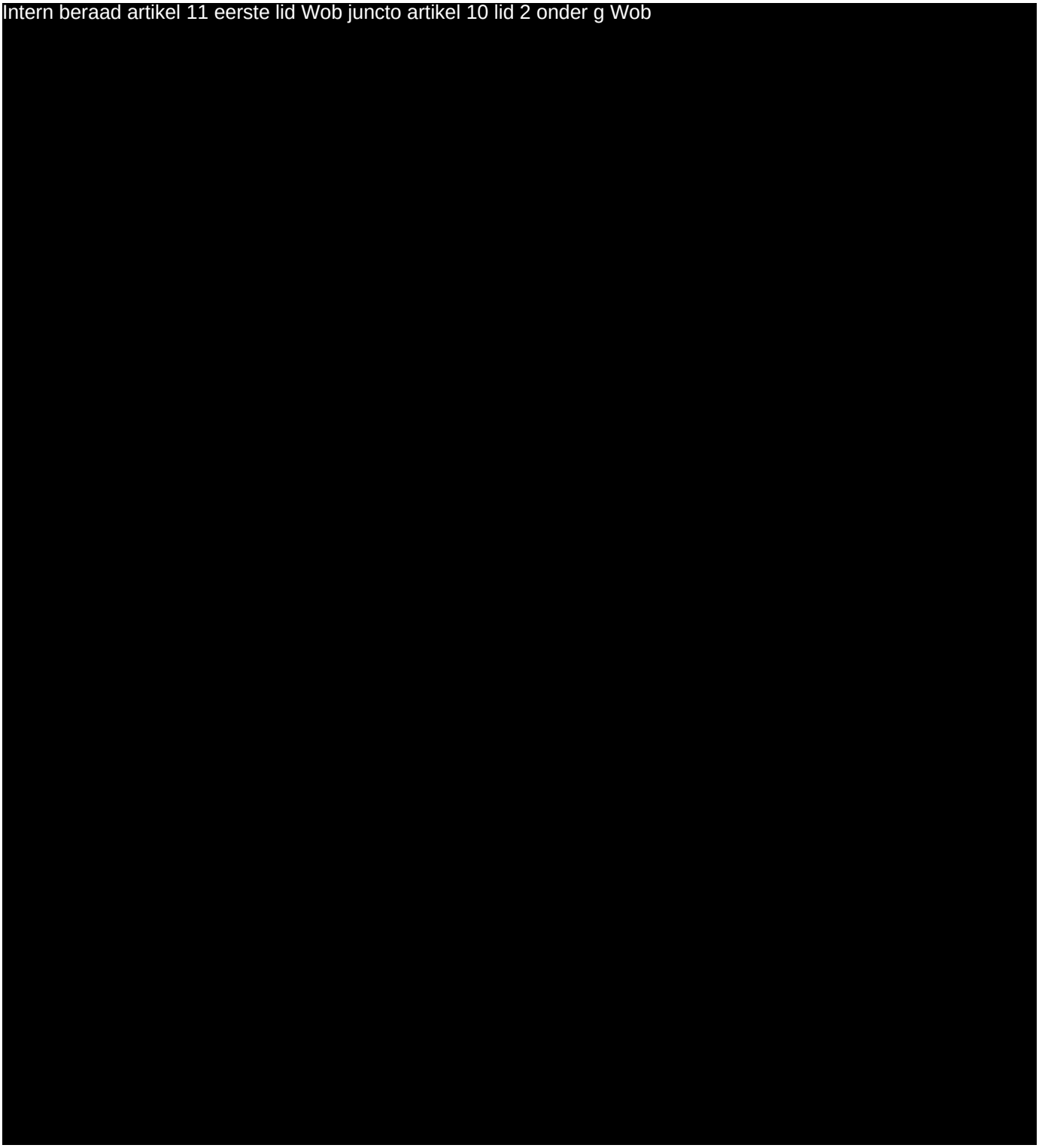
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Kernteam pre-verkenning CID-Binckhorst

Analyse CID/Binckhorst

[redacted]

Disclaimer: is in de eerste tranche met de toen beschikbare cijfers qua woningbouw

Datum 2 oktober 2018
Kenmerk 002632.20180918.N1.04
Eerste versie

Het Central Innovation District (CID) – Binckhorst is aangemerkt als toplocatie en wordt verder verstedelijkt door het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen. Het kernteam pre-verkenning CID-Binckhorst heeft de behoefte om inzichtelijk te krijgen wat de effecten zijn van de verstedelijking van het gebied en de eventuele aanleg van een HOV-lijn. Zij hebben hiervoor de volgende vragen gesteld:

- Wat zijn de herkomsten en bestemmingen?
- Wat is het effect van een maatregelenpakket, met en zonder HOV-lijn?
- Wat is de noodzaak van een HOV-lijn?

In deze memo gaan we in op een aantal scenario's waarmee we de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied in beeld brengen.

Drie scenario's voor CID/Binckhorst

Om inzichtelijk te maken wat de noodzaak is van een HOV-lijn om CID/Binckhorst aantrekkelijk en bereikbaar te houden hebben we drie scenario's onderzocht:

- Scenario 1: Ruimtelijke ontwikkeling zonder aanvullende maatregelen
- Scenario 2: Ruimtelijke ontwikkeling met maatregelen (smart mobility, langzaam verkeer, ruimtegebruik, spoor/stations)
- Scenario 3: Ruimtelijke ontwikkeling met maatregelen (smart mobility, langzaam verkeer, ruimtegebruik, spoor/stations) en een HOV-lijn

De scenario's vergelijken we waar mogelijk met de referentiesituatie (WLO2 2040 hoog), zoals ook gebruikt in de Nationale Markt- en Capaciteitenanalyse (NMCA). Deze analyse brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer.

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Ruimtelijke ontwikkeling

Onderstaande tabel toont de aanvullende ruimtelijke ontwikkeling die we hebben gehanteerd in de drie scenario's:

	Woningen	Arbeidsplaatsen
Scenario's CID	+ 13.300	+ 25.000
Scenario's Binckhorst	+ 10.000	+ 5.000

Tabel 1: Ruimtelijke ontwikkeling in de referentie en scenario's

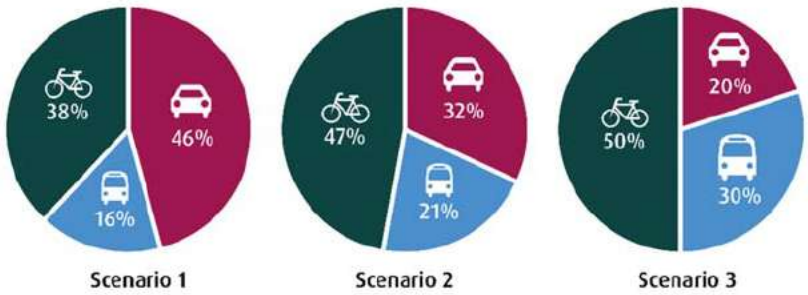
Uitgangspunten netwerk

Voor het netwerk in 2040 hebben we per scenario uitgangspunten vastgesteld, zoals hieronder benoemd:

- Scenario 1:
  - Conform referentiesituatie (inclusief PHS)
- Scenario 2:
  - Conform referentiesituatie (inclusief PHS)
  - Fietsverbinding Velostrada toegevoegd
  - AVLM busje conform synthesevariant uit eerdere studie (2017)
- Scenario 3:
  - Conform referentiesituatie (inclusief PHS)
  - Fietsverbinding Velostrada toegevoegd
  - AVLM busje conform synthesevariant uit eerdere studie (2017)
  - Nieuwe tramlijn vanaf Den Haag HS door de Binckhorst naar Voorburg via de Maanweg (6x per uur)
  - Doorkoppeling op tramlijn 1 richting Delft, door tramlijn 1 door de Binckhorst te laten rijden (6x per uur).

Modal split

De modal split van scenario 1 is berekend met behulp van het Verkeersmodel Haaglanden (VMH) op basis van de ruimtelijke vulling zoals beschreven in tabel 1. De modal split van scenario 3 is bepaald aan de hand van expert judgment. De modal split is gebaseerd op bestaande patronen in het centrum van Den Haag. Hiervoor is de bestaande modal split in het centrumgebied als uitgangspunt genomen. De afname van het autoverkeer tussen scenario 1 en scenario 3 is vervolgens verdeeld aan de hand van de modal split van scenario 1 om tot scenario 2 te komen. Dit heeft geleid tot onderstaande:

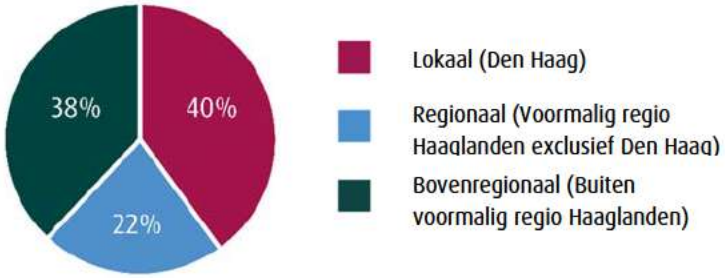


Figuur 2: Modal split per scenario

Belang goede bereikbaarheid

Zoals eerder toegelicht is CID/Binckhorst aangemerkt en toplocatie en wordt het gebied verder verstedelijkt door het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen. Om hier een hoogwaardige toplocatie van te maken is het van belang dat het gebied aantrekkelijk is om te wonen en te werken. Dit betekent dat het gebied bereikbaar moet zijn. Niet alleen voor inwoners uit Den Haag, maar ook juist daarbuiten.

Onderstaande diagram toont het aandeel regionaal (22%) en bovenregionaal (38%) verkeer dat in de ochtendspits naar CID/Binckhorst reist. Deze aantallen zijn bepaald met behulp van het VMH voor het zichtjaar 2040 met de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

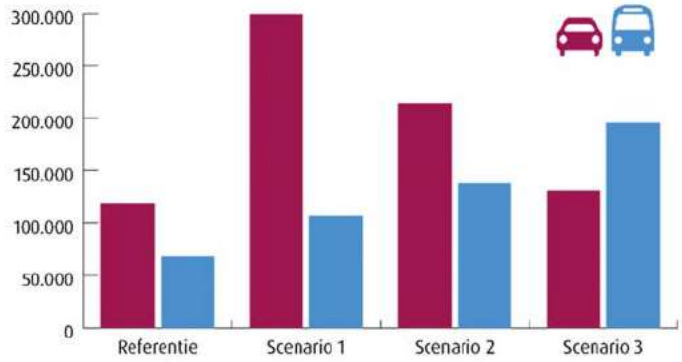


Figuur 2: Aandeel lokaal/regionaal/bovenregionaal in bezoekers CID/Binckhorst in de ochtendspits in 2040

Impact van de scenario's

Impact op het aantal reizigers

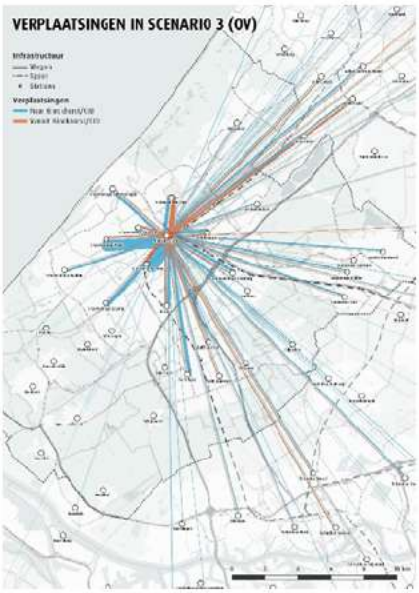
Onderstaande grafiek toont het aantal reizigers per etmaal dat een herkomst of bestemming heeft in CID/Binckhorst. Het is duidelijk te zien dat zowel het aantal ritten met de auto als het met het openbaar vervoer sterk toeneemt van de referentie naar scenario 1. Dit is het directe gevolg van de extra ruimtelijke ontwikkeling.

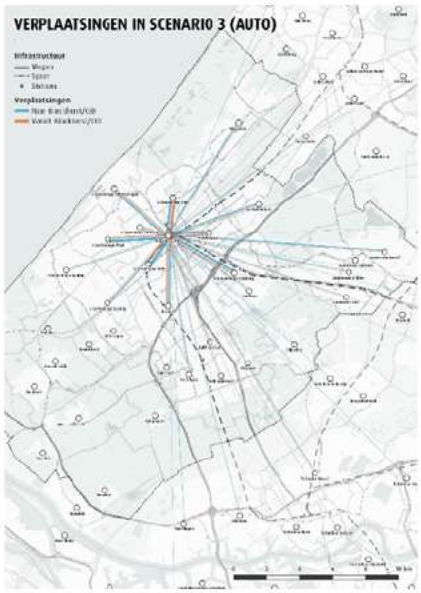


Figuur 3: Aantal ritten per etmaal met herkomst of bestemming in CID/Binckhorst

Door het toepassen van smart mobility maatregelen en het verbeteren van fietsverbindingen in scenario 2 neemt het aandeel openbaar vervoer toe en het aandeel auto af. Dit zet verder door met de komst van een tramlijn in scenario 3 in zoverre dat het aandeel openbaar vervoer hoger is dan het aandeel auto.

Deze conclusies zijn ook terug te zien in onderstaande figuren. Deze beelden tonen de stromen die een relatie hebben met CID/Binckhorst in de ochtendspits. De figuren laten de situatie in scenario 3 zien. Het is hier duidelijk dat de openbaar vervoer stromen dikker zijn dan de auto stromen.





Figuur 4 en 5: Verplaatsingen met openbaar vervoer en auto in scenario 3 in de ochtendspits

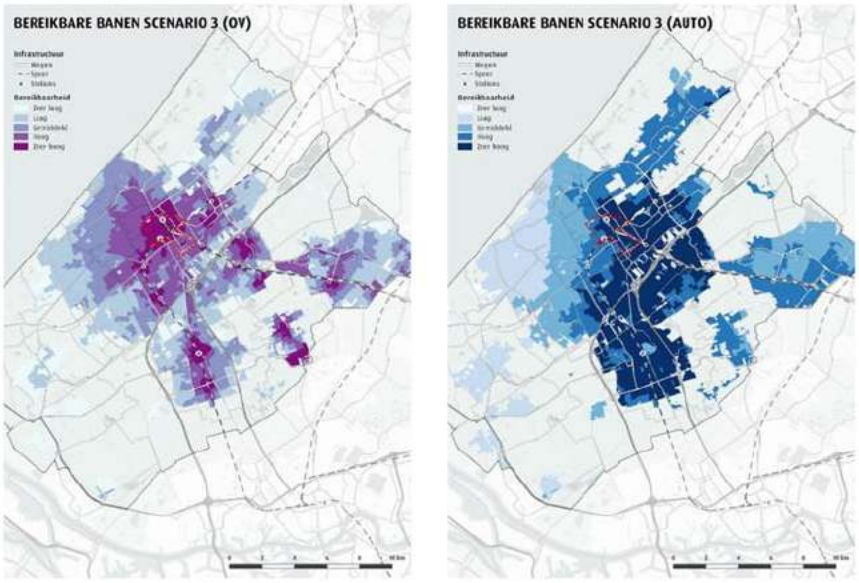
Impact op de bereikbaarheid van banen in de ochtendspits

Onderstaande tabel toont een indicatie[1] van het aantal banen dat te bereiken is in de ochtendspits met openbaar vervoer en auto. De tabel laat zien dat in scenario 2 en 3 meer banen te bereiken zijn. Doordat het aandeel autoverkeer in deze scenario's afneemt, komt er meer ruimte op de wegen. Hierdoor neemt de bereikbaarheid toe en het aantal te bereiken banen ook. Ook is de komst van de tram sterk terug te zien in het aantal te bereiken banen met het openbaar vervoer in scenario 3.

	Openbaar vervoer		Auto	
	CID	Binckhorst	CID	Binckhorst
Scenario 1	685.000	389.000	1.221.000	1.341.000
Scenario 2	0%	+1%	+3%	+5%
Scenario 3	0%	+18%	+6%	+9%

Tabel 2: Indicatie en groei van het aantal te bereiken banen in de ochtendspits

Onderstaande figuren tonen de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer en de auto. Binnen de rode stippellijnen ligt CID/Binckhorst.



Figuren 6 en 7: Bereikbaarheid banen in de ochtendspits

[1] Dit is een indicatie omdat er gebruik is gemaakt van een methode waarbij banen die dichterbij zijn zwaarder meewegen dan banen die ver weg liggen.

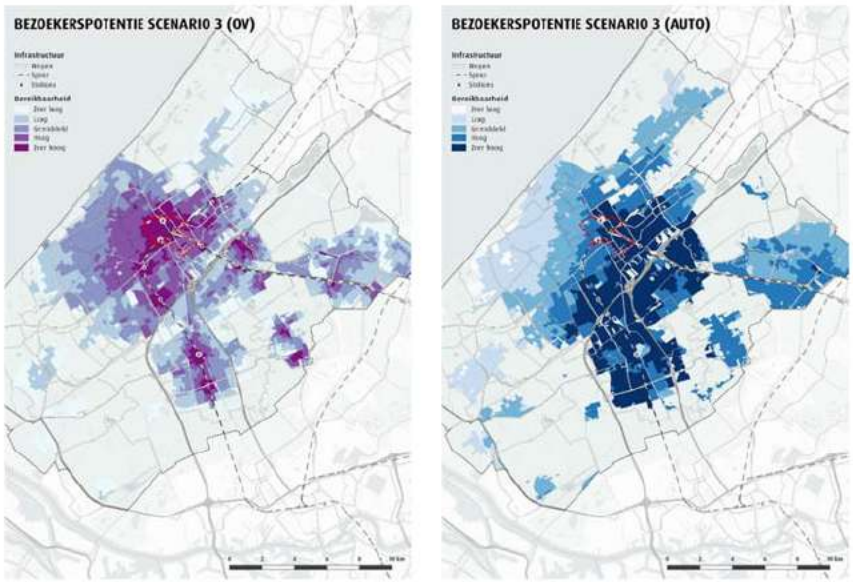
Impact op het aantal inwoners dat het gebied kan bereiken in de ochtendspits

Onderstaande tabel toont een indicatie[2] van het aantal inwoners dat in de ochtendspits het gebied kan bereiken met openbaar vervoer en auto om daar bijvoorbeeld te gaan werken. De tabel laat zien dat in scenario 2 en 3 meer bezoekers het gebied kunnen bereiken. De groei van de autobereikbaarheid van CID is opvallend hoog. Ook hier komt dit door de afname van het aandeel autoverkeer en de daardoor betere bereikbaarheid.

	Openbaar vervoer		Auto	
	CID	Binckhorst	CID	Binckhorst
Scenario 1	1.177.000	696.000	1.133.000	2.540000
Scenario 2	0%	0%	+91%	+5%
Scenario 3	0%	+21%	+128%	+9%

Tabel 3: Indicatie van het aantal inwoners dat CID/Binckhorst kan bereiken in de ochtendspits

Onderstaande figuren tonen de bezoekerspotentie met het openbaar vervoer en de auto. Binnen de rode stippellijnen ligt CID/Binckhorst.



Figuren 8 en 9: Bezoekerspotentie in de ochtendspits

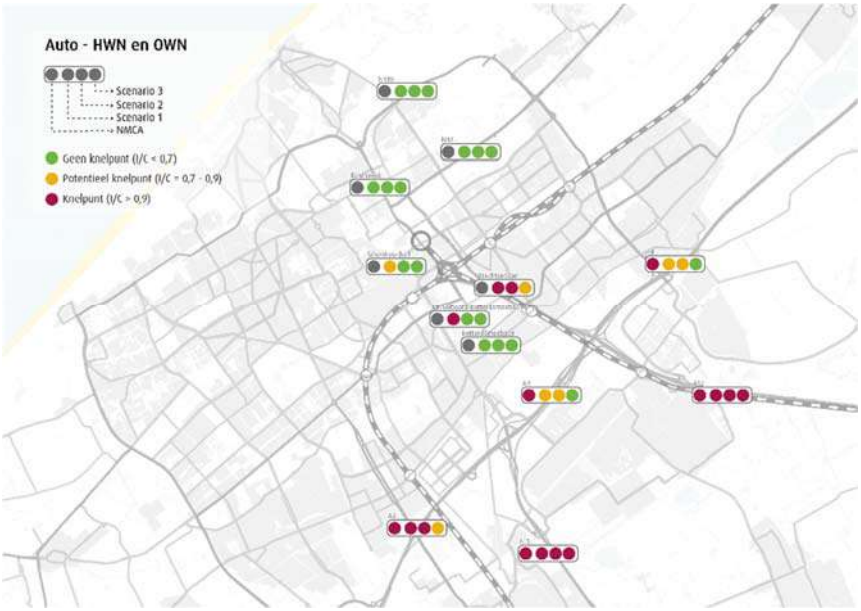
[2] Dit is een indicatie omdat er gebruik is gemaakt van een methode waarbij banen die dichterbij zijn zwaarder meewegen dan banen die ver weg liggen.

Impact op de knelpunten

Voor de Nationale Markt en Capaciteiten Analyse (NMCA) worden met behulp van het Landelijk Modelsysteem (LMS) knelpunten voor auto, trein, bus, tram en metro bepaald. Hierin wordt de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit in beeld gebracht (I/C-verhouding). Voor auto, bus, tram en metro wordt gekeken of de voertuigen op de weg/rails passen. Voor het spoor wordt een andere werkwijze gehanteerd. Daar wordt gekeken of de passagiers in de voertuigen passen.

De analyses voor deze studie zijn met het Verkeersmodel Haaglanden (VMH) uitgevoerd. Dit is een ander en gedetailleerder model dan het LMS, waardoor de resultaten uit de NMCA niet geheel vergelijkbaar zijn met de resultaten uit deze studie.

Hieronder gaan we in op de knelpunten uit de NMCA (2040 hoog) die naar verwachting ontstaan of juist oplossen als gevolg van de drie scenario's. Ook hebben wij nog een aantal aanvullende doorsnedes bekeken.

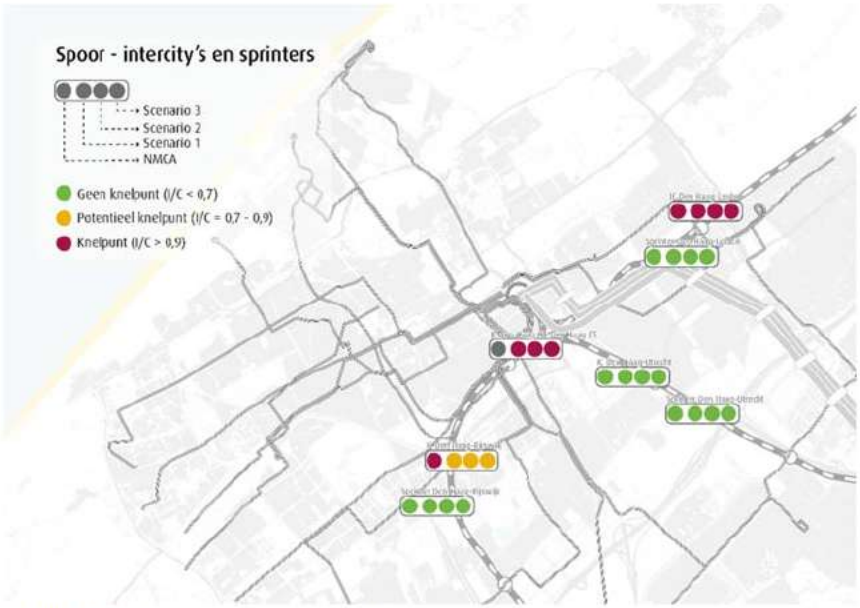


Figuur 10: Knelpunten auto op hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN)

	NMCA	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
A4 Prins Clausplein – Leiden	Rood	Oranje	Oranje	Groen
A4 Prins Clausplein – Knooppunt Ypenburg	Rood	Oranje	Oranje	Groen
A4 Knooppunt Ypenburg - Delft	Rood	Rood	Rood	Oranje
A12	Rood	Rood	Rood	Rood
A13	Rood	Rood	Rood	Rood
N44	/	Groen	Groen	Groen
N440	/	Groen	Groen	Groen
Rotterdamsebaan	/	Groen	Groen	Groen
Utrechtsebaan	/	Rood	Rood	Oranje
Schenkviaduct	/	Oranje	Groen	Groen
Raamweg	/	Groen	Groen	Groen

Tabel 4: Indicatie van knelpunten auto

Bovenstaande figuur en tabel laten de knelpunten zien zoals bepaald in de NMCA en in de drie scenario's. Enkel voor de snelwegen is in de NMCA de I/C-verhouding bepaald. De kaart laat zien dat op alle snelwegen in 2040 een knelpunt ontstaat. Met behulp van het VMH is de I/C-verhouding voor de drie scenario's bepaald. Er is te zien dat de knelpunten op het HWN in een aantal gevallen afnemen en zelfs verdwijnen. Dit komt doordat meer reizigers met het openbaar vervoer gaan reizen waardoor de druk op het wegennet afneemt. De afname tussen de NMCA en scenario 1 kan niet altijd verklaard worden aangezien het aantal reizigers in eerste instantie toeneemt door de extra ruimtelijke ontwikkeling. Dit heeft mogelijk te maken met de verschillende verkeersmodellen. Dit neemt niet weg dat de verschillende maatregelen en de tramlijn zorgen voor een verlichting op het hoofdwegennet en de knelpunten. Op het onderliggend wegennet zijn op de Utrechtsebaan knelpunten waar te nemen. In scenario 3 neemt dit knelpunt iets af. Op de Rotterdamsebaan is enkel in scenario 1 een vertraging waar te nemen bij de tunnelmond, in de andere scenario's is dit niet het geval.



Figuur 11: Knelpunten spoor (intercity's en sprinters)

	NMCA	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Intercity Den Haag-Rijswijk	Rood	Oranje	Oranje	Groen
Sprinter Den Haag-Rijswijk	Groen	Groen	Groen	Groen
Intercity Den Haag-Leiden	Rood	Rood	Rood	Rood
Sprinter Den Haag-Leiden	Groen	Groen	Groen	Groen
Intercity Den Haag-Utrecht	Groen	Groen	Groen	Groen
Sprinter Den Haag-Utrecht	Groen	Groen	Groen	Groen
Intercity Den Haag HS-Den Haag HS	/	Groen	Groen	Groen

Tabel 5: Indicatie van knelpunten spoor

Bovenstaande figuur en tabel tonen de knelpunten op het spoor. Hier is uitgegaan van het aantal reizigers wat in de voertuigen past. Ook voor de drie scenario's hebben wij dit berekend conform de NMCA-methodiek[3]: het aantal reizigers dat in de voertuigen past. In de NMCA zijn tussen Den Haag en Rijswijk en Den Haag en Leiden knelpunten te zien in de intercity's. Voor de sprinters treden er nergens knelpunten op. In scenario 1 verdwijnt het knelpunt tussen Den Haag en Rijswijk. Een mogelijke verklaring hiervoor is een klein verschil in rekenmethodes.

[3] In de NMCA wordt gekeken naar een specifieke trein terwijl wij hebben gekeken naar het gemiddelde per uur

Figuur 12: Knelpunten bus, tram en metro

	NMCA	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Randstadrail naar Zoetermeer	Rood	Rood	Rood	Rood
Samenloopdeel	Rood	Rood	Rood	Rood
Tramlijn 9 richting Scheveningen	Rood	Rood	Rood	Rood
Tramtunnel	Rood	Rood	Rood	Rood
Tram HS - Centrum	Groen	Groen	Groen	Groen
Rijswijkseplein	Oranje	Oranje	Oranje	Groen
Binckhorstlijn	Rood	Rood	Rood	Groen

Tabel 6: Indicatie van knelpunten bus, tram en metro

Bovenstaande figuur en tabel tonen de knelpunten voor de bus, tram en metro. In de NMCA wordt gekeken in hoeverre de voertuigen op de weg of op de rails passen. De knelpunten voor de drie scenario's zijn bepaald aan de hand van expert judgment. Er is te zien dat tramlijn 9, het samenloopdeel en de tramtunnel een knelpunt blijven. Het knelpunt op de Binckhorst verdwijnt in scenario 3 door de komst van de tram. De tram rijdt een frequentie van twee keer 6x per uur (6x richting Delft en 6x naar Voorburg). Op het Rijswijkseplein neemt het knelpunt ook af. Dit komt door de herroutering van de trams. Tramlijn 1 rijdt niet langer over het Rijswijkseplein maar via de Binckhorst.

Conclusies

Wat zijn de herkomsten en bestemmingen?

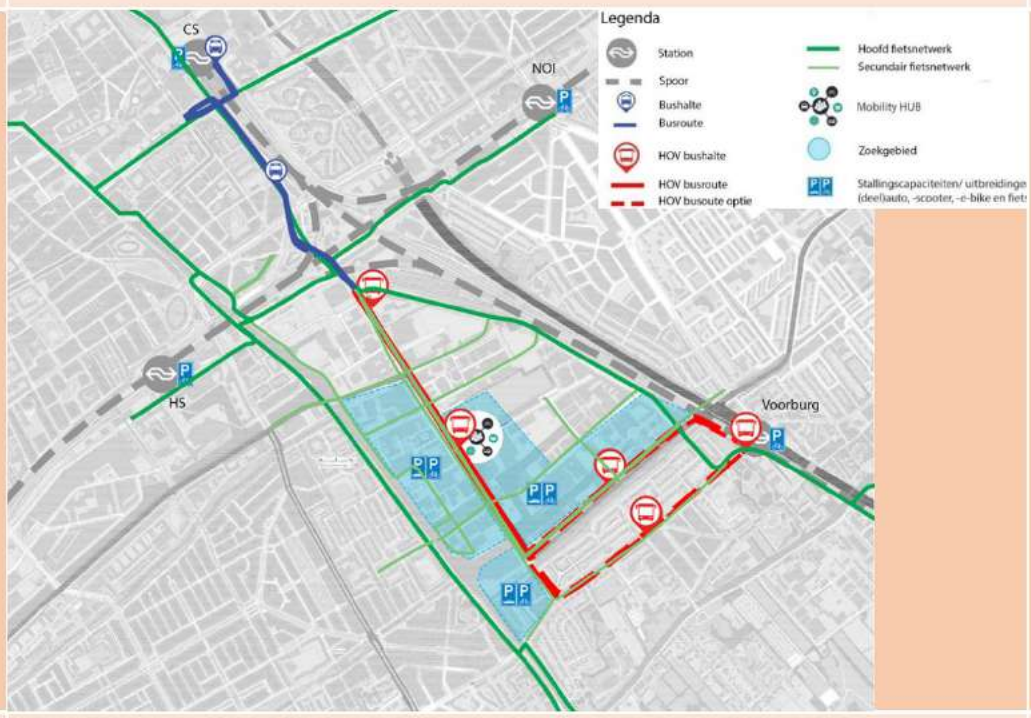
Ongeveer 60% van de bezoekers aan CID/Binckhorst komt niet uit Den Haag. 38% hiervan is bovenregionaal en de overige 22% komt uit de regio, exclusief Den Haag. Dit toont aan dat een verbeterde bereikbaarheid van CID/Binckhorst niet alleen van belang is voor Den Haag zelf, maar ook daarbuiten omdat het gebied veelal wordt bezocht door (boven)regionale bezoekers.

Wat is het effect van een maatregelenpakket, met en zonder HOV-lijn?

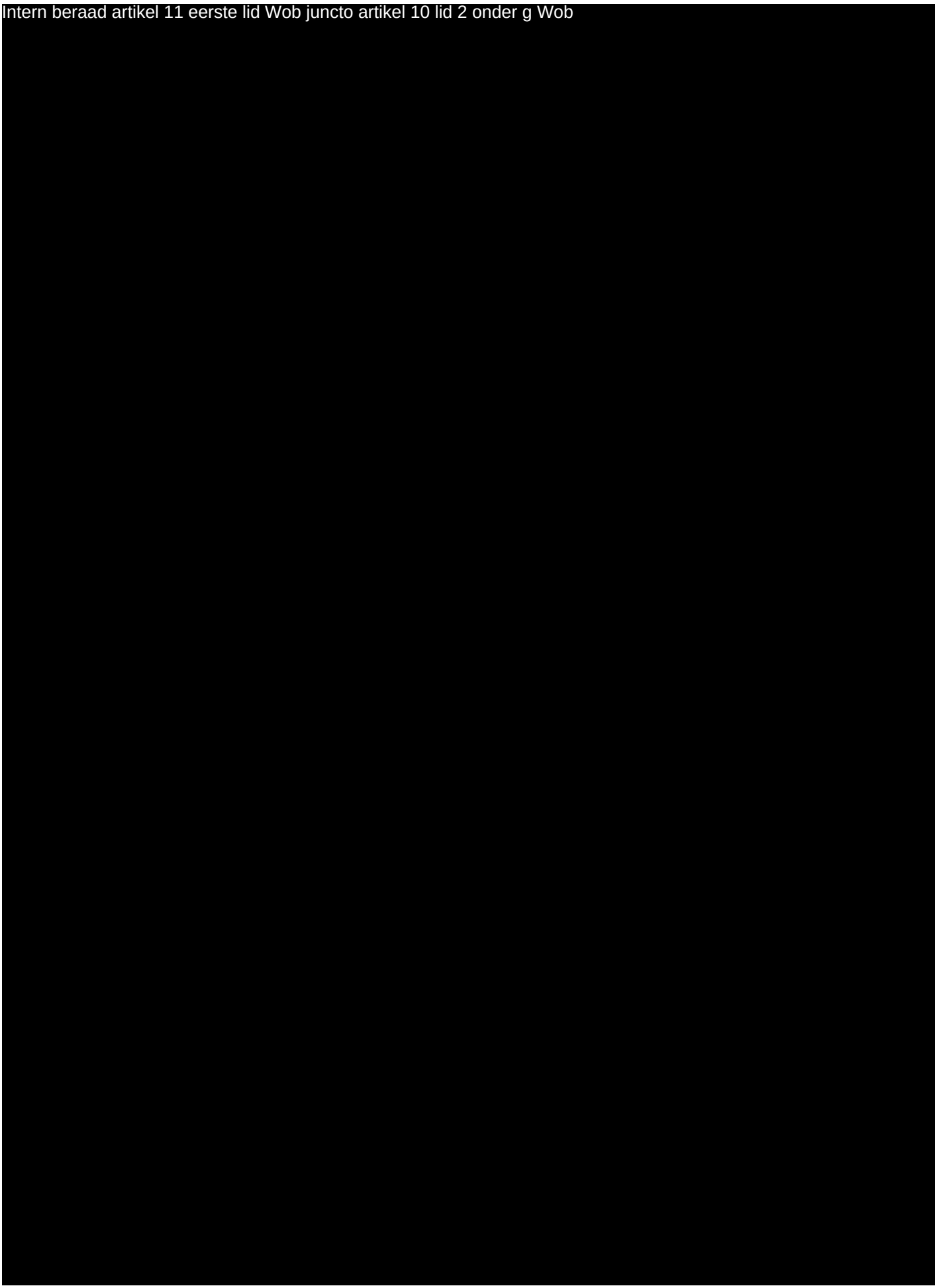
De analyse toont aan dat het aantal autoritten af zal nemen en het aantal ov-ritten zal toenemen in de drie scenario's. Door het toepassen van een pakket mobiliteitstransitie maatregelen is al een eerste verschuiving te zien van de auto naar het openbaar vervoer. Dit wordt nog sterker als de tramlijn wordt aangelegd. Deze ontwikkeling heeft invloed op de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het gebied. Inwoners kunnen gemakkelijk het gebied uit om naar hun werk te gaan, maar andersom kunnen werknemers het gebied ook goed bereiken. Doordat het rustiger wordt op de weg neemt de bereikbaarheid met de auto toe en nemen de knelpunten op de weg af.

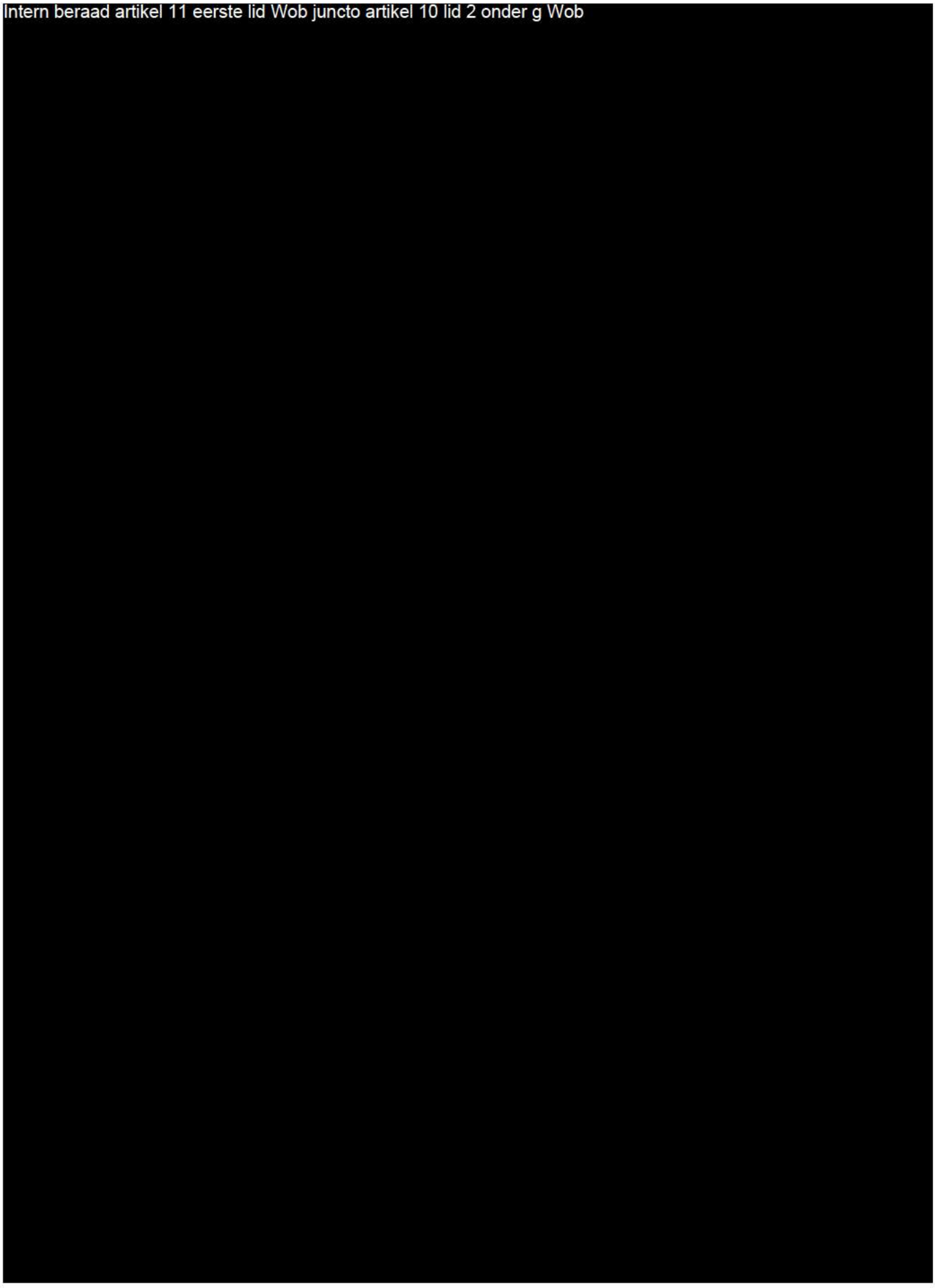
Wat is de noodzaak van een HOV-lijn?

Een HOV-lijn is nodig om het knelpunt in de Binckhorst te verminderen. Door enkel mobiliteitstransitie maatregelen is de bereikbaarheid van de Binckhorst minder goed. Het aanleggen van een HOV-lijn heeft daarnaast diverse bijkomende effecten. Door de verschuiving van auto naar openbaar vervoer worden enkele knelpunten op het hoofdwegennet opgelost.

Thema	Maatregel(en)	Gedetailleerde informatie maatregel(en)	Tot. kosten/ thema [mln €]	Kosten/ maatregel [mln €]
Opschaling stations, stalling en frequentie-verhoging OV	Voorbereiding en werkzaamheden voor uitbreiding van de fietsenstalling op station CS, HS, NOI en Voorburg en verbeteren van de reizigersbelevening voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten)	Voor stations HS en CS is rekening gehouden met 1000 plekken aan stallingscapaciteit en voor NOI en Voorburg gaat het om een uitbreiding van 500 plekken. Op de route CS – Voorburg en rondom de stations CS, HS, NOI en Voorburg is daarnaast voor de OV-haltes rekening gehouden met een kwaliteitsverbetering door uitbreiding van wachtplaatsvoorziening, reisinformatie (displays) en groenvoorzieningen.	[redacted]	
Langzaam verkeer	Regionale fiets- en voetgangersnetwerk (met daarin ook de realisatie van lokale onderdelen wanneer deze bij de regionale route hoort).	Werkzaamheden -De aanleg van een aantal regionale verbindingen, waaronder de oversteek Kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en evt. Binckhorstlaan. Ook de kruising van het spooremplacement, Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde, Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlietbrug en de connectie Supernova langs trekvlietburg en Neherkade. - Verbetering van de doorstroming tussen Supernovaweg – Binckhorstlaan en Regulusweg - Prinses Mariannelaan - station Voorburg door de fysieke aanpassing van de kruispunten en de aanpassing van verkeersregelinstallaties om de fiets prioriteit te geven over het autoverkeer. - De ontwikkeling van de openbare ruimte en lokale weginfrastructuur in de Binckhorst (met name gericht op fietsers en voetgangers). Dit betreft onder andere de realisatie van fiets- en voetgangerspaden op de Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Zonweg en de Princes Mariannelaan om zo lokale doorsteken mogelijk te maken tussen hoofroutes	[redacted]	
Ruimtegebruik	Gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst voor wonen, werken en openbare ruimte incl. lokale weginfrastructuur (fiets- en voetgangersinfrastructuur)	Dit betreft de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst zoals weergeven met de licht blauwe kleur n de onderstaande figuur. De locaties en omvang van de ontwikkeling is gebaseerd op verstrekte informatie vanuit de gemeente Den Haag van mei 2018. 	[redacted]	
			[redacted]	
Smart Mobility	De realisatie van de 1ste fysieke mobiliteitswinkel (incl. stallingsvoorzieningen in de nabijheid)op de Binckhorstlaan. Zie de Figuur hiernaast voor een overzicht.			[redacted]
	Realisatie van last-mile verbetering voor voetgangers en fietsers naar de stations CS, HS, NOI en Voorburg	Dit betreft het verwijderen van obstakels en het upgraden van de fiets- en voetgangers nfrastructuur naar stations, waarbij rekening is gehouden met de upgrade van gemiddelde 1 strekkende kilometer langzaam verkeer infrastructuur per station. .		[redacted]
	Maatregelen t.b.v. uitrol MaaS en deelconcepten zoals online platform/apps, contracten met dienstverleners en loon van gebiedbeheerders	Geen additionele informatie benodigd en/of beschikbaar.		[redacted]
Openbaar Vervoer			[redacted]	
	Kosten voor de ombouw van de 3 viaducten.	Kosten voor de voorbereiding en start van de ombouw van de 3 viaducten incl. het spoorwerk, tunnelbak en benodigd verkeerscirculatieplan.		[redacted]
	Aanpassing en realisatie van haltes, voorzieningen en infrastructuur t.b.v. uitrol bus	Dit betreft het stuk tussen de 3 viaducten en de aansluiting op de Maanweg/ de Prinses Mariannelaan		[redacted]
	Start van realisatie van een eigen busbaan op maaiveldniveau op de Binckhorstlaan voor de HOV-bus	Dit betreft het stuk tussen de 3 viaducten en de aansluiting op de Maanweg/ de Prinses Mariannelaan		[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob




Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Vervoer
[redacted]
Postbus 12655
2500 DP DEN HAAG

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

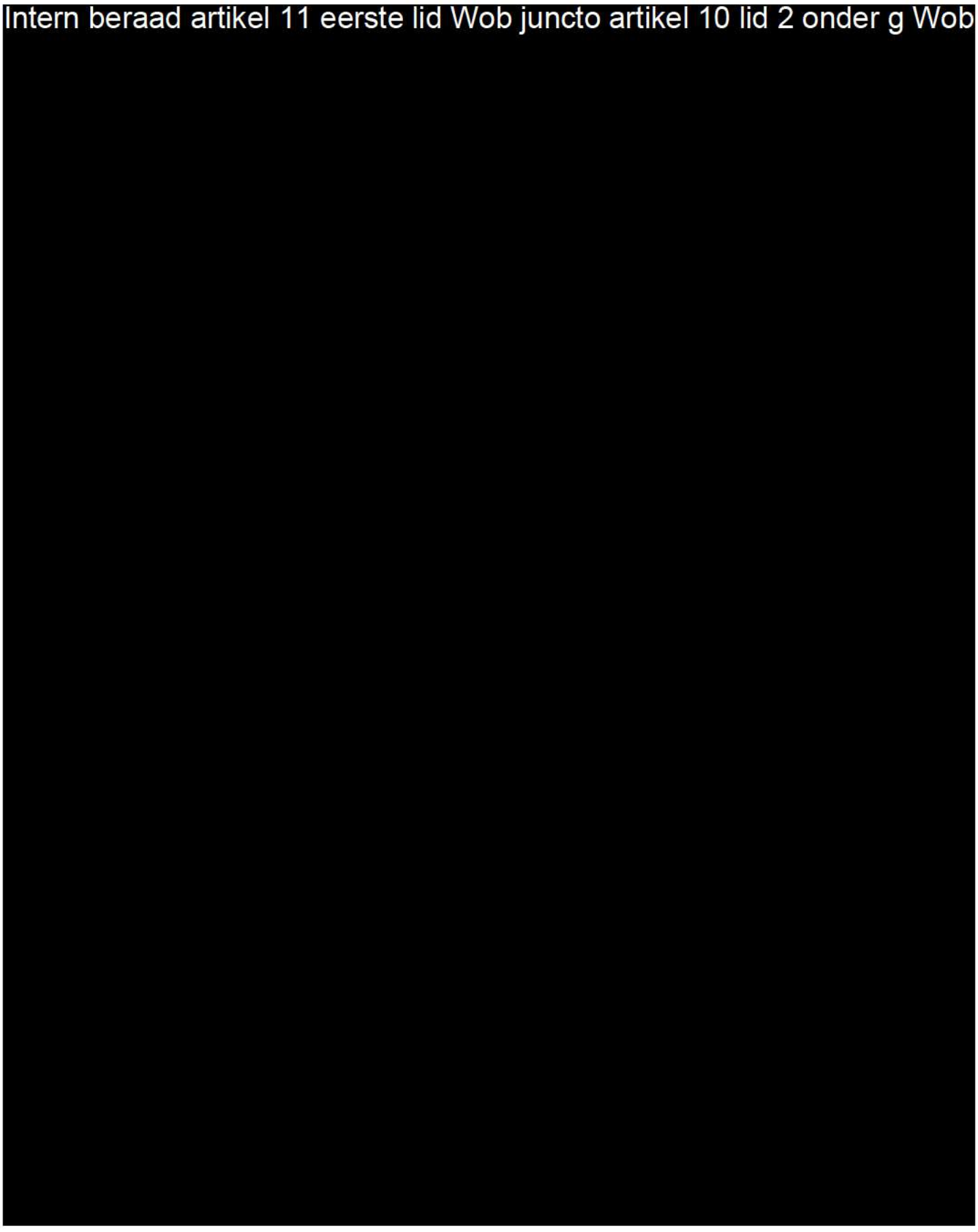
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Onderbouwing en uitwerking van het no-regretpakket

Het in de pre-verkenning ontwikkelde no-regretpakket heeft een omvang van [redacted] Het bestaat uit de volgende onderdelen. Alle invullingen en kosten zijn indicatief, op basis van globale inschattingen en exclusief BTW.

Deelonderwerp	Omschrijving	Kosten
A. Opschaling stations, stallingen en frequentie-verhoging	Voorbereiding en werkzaamheden voor uitbreiding van de fietsenstalling op station CS, HS, NOI en Voorburg en verbeteren van de reizigersbelevening voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten)	[redacted]
B. Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Start realisatie vrije HOV-busbaan maaiveldniveau op Binckhorstlaan, buiten gebied viaducten. Aanpassing en realisatie haltes en andere voorzieningen.	[redacted]
C. Fietsen en lopen	Nieuwe verbindingen metropolitane fietsroutes, met daarin ook de realisatie van lokale onderdelen wanneer deze bij de regionale route hoort. Onder andere • Aanpak hoofdverbindingen voor last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar stations Voorburg, CS, HS en NOI. • Realisatie Verlengde Velostrada CID-Binckhorst incl fietsbruggen • Aanpassing kruispunten en VRI's om fiets prioriteit te geven op auto. • De ontwikkeling van de openbare ruimte en lokale weginfrastructuur in de Binckhorst (met name gericht op fietsers en voetgangers). Dit betreft onder andere de realisatie van fiets- en voetgangerspaden op de Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Zonweg en de Prinses Mariannelaan om zo lokale doorsteken mogelijk te maken tussen hoofroutes.	€ [redacted]
D. Bereikbaarheids-investeringen gebiedsontwikkelingen	Gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst voor wonen, werken en openbare ruimte incl. lokale weginfrastructuur (fiets- en voetgangersinfrastructuur)	[redacted]
E. Smart Mobility maatregelen	Smart mobility maatregelen in het kader vd Mobiliteitstransitie • De realisatie van de 1ste fysieke mobiliteitswinkel (incl. stallingsvoorzieningen in de nabijheid) op de Binckhorstlaan • Maatregelen t.b.v. uitrol MaaS en deelconcepten zoals online platform/apps, contracten met dienstverleners • Bijdrage aan de pilot AVLM (Automatisch Vervoer op de Last Mile) tussen de OV-halte op de Binckhorstlaan en de ingang van de CabFab	€ [redacted]
F. Voorbereiding ombouw viaducten	Voor HOV geschikt maken van onderdoorgangen in samenhang met de omgeving, vooruitlopend en toekomstvast voor de daadwerkelijke ombouw van de viaducten. Het gaat om ruimte reserveringen, VRI's aanpassen en voorbereiding (ontwerp en conditionering) van de ombouw van de 3 viaducten.	[redacted]
TOTAAL		[redacted]

Investeringen in tram/lightrail maken geen onderdeel uit van het pakket. In de verkenning die in het BO MIRT wordt afgesproken wordt de komende 2 jaar uitwerking gegeven aan de toekomstvaste OV-investering, waarin voorbereiding van besluitvorming over lightrail/tram aan de orde is. Een aantal maatregelen in het no-regret-pakket zoals de HOV-baan langs de Binckhorstlaan en de werken aan de viaducten zijn wel voorbereidend op toekomstige investeringen in lightrail/tram.

We voorzien een aantal discussiepunten met het Rijk:

- Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob
- [redacted] In de Zuidelijke Randstad kennen we één project dat deze grens overschrijdt (de nieuwe oeververbinding in Rotterdam). Die regel moet dus weg, anders zal het Rijk niet mee-investeren in regionale bereikbaarheidsprojecten die belangrijk zijn voor het nationale belang.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

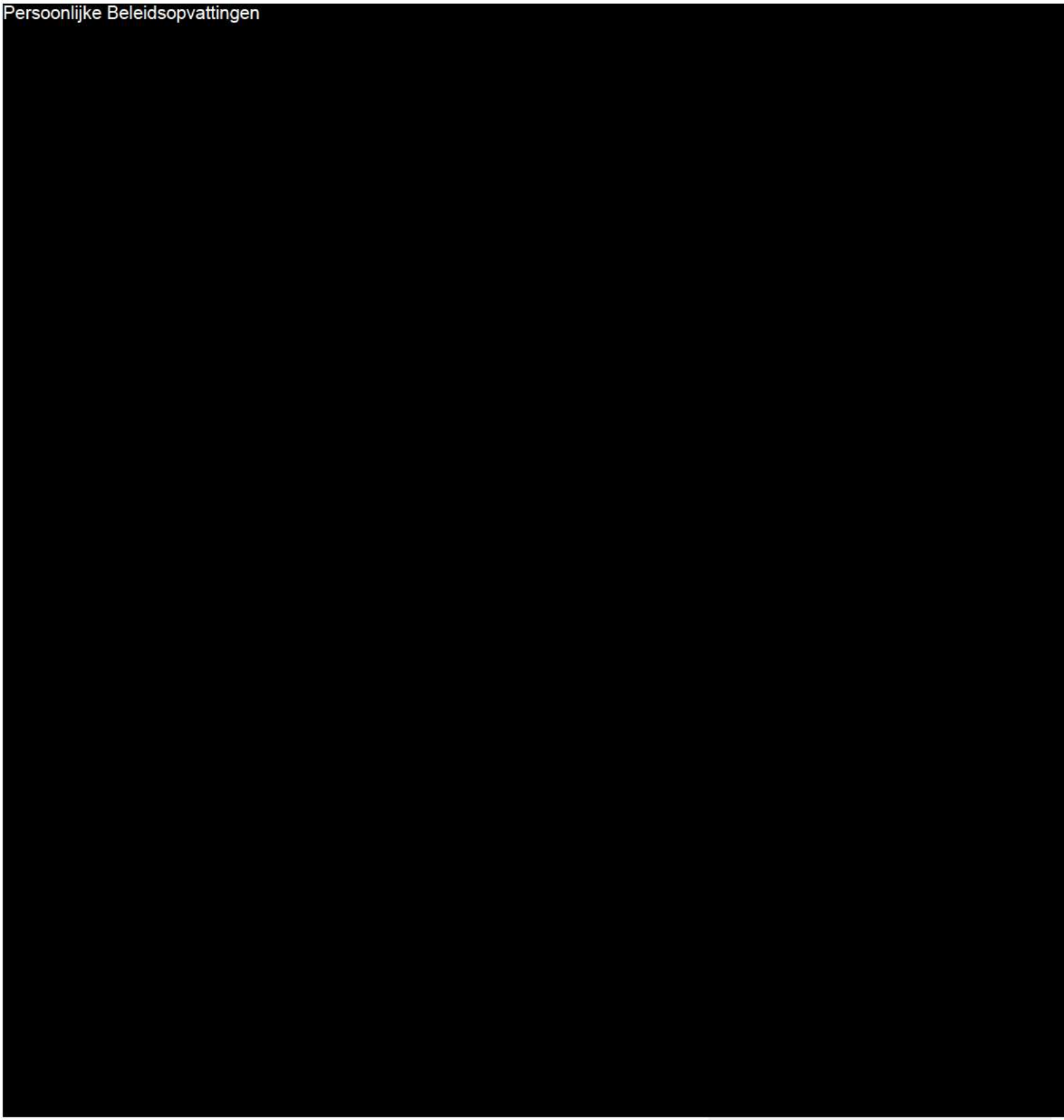
Wat is nodig

- Spuien: bak projecten in de categorieen, rijp en groen door elkaar heen. Kan al lopen, of nog niet, relatie andere projecten / gebiedsontwikkelingen, etc
- Dan trechteren! Op grond van kenmerken, nader vast te stellen
- Tabel invullen, en per project
    - Geld, incl wat er al is gedekt, wat kun je al cofinanciering opvoeren, hoe zit dat voor ons, PZH, MRDH, rijk, etc
    - Tijd, wanneer kan het in uitvoering?
    - Inhoud, wat voor ontwerp, kostenraming, etc ligt er
    - Org, wie is verantwoordelijk / (logisch als) projectleider

bijeenkomst / workshop

- Voorstel: donderdag 31e 10-13 uur
- Afsluiten met lunch
- Aanwezig bij kernteam-plus: 'categorie-eigenaren'
    - Fietsen en lopen: [redacted] iemand DSB
    - Ruimtegebruik: [redacted]
    - Opschaling stations, stallingen en frequentie-verhoging: [redacted], [redacted], [redacted] [redacted]
    - Hoogwaardig Openbaar Vervoer: [redacted], [redacted]
    - Smart Mobility maatregelen: [redacted] [redacted], [redacted]
    - Voorbereiding ombouw viaducten: [redacted] o [redacted]
- Kernteam
    - [redacted], GHD
    - [redacted] ViNu
    - [redacted], IenM
    - [redacted], BZK
    - [redacted], PZH
    - [redacted], L-V
    - [redacted], MRDH
    - Rijswijk (contact heeft [redacted])
- Plus-deel (groslijst!)
    - Prorail: [redacted]
    - [redacted], afd Economie
    - [redacted] afd Wonen
    - RWS, [redacted]
    - S&P: [redacted]
    - HTM, [redacted]
    - [redacted]

Persoonlijke Beleidsopvattingen

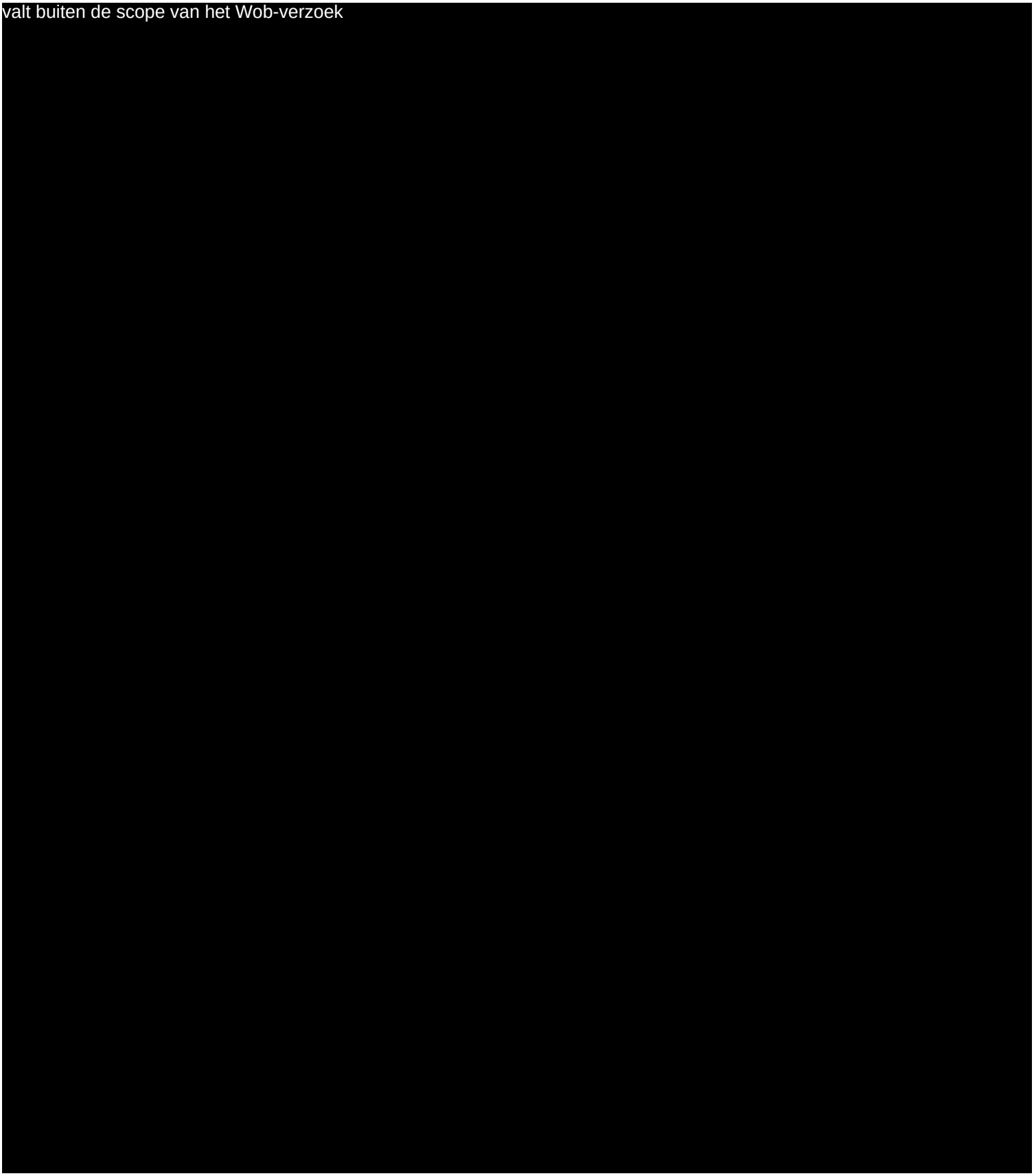


Persoonlijke Beleidsopvattingen

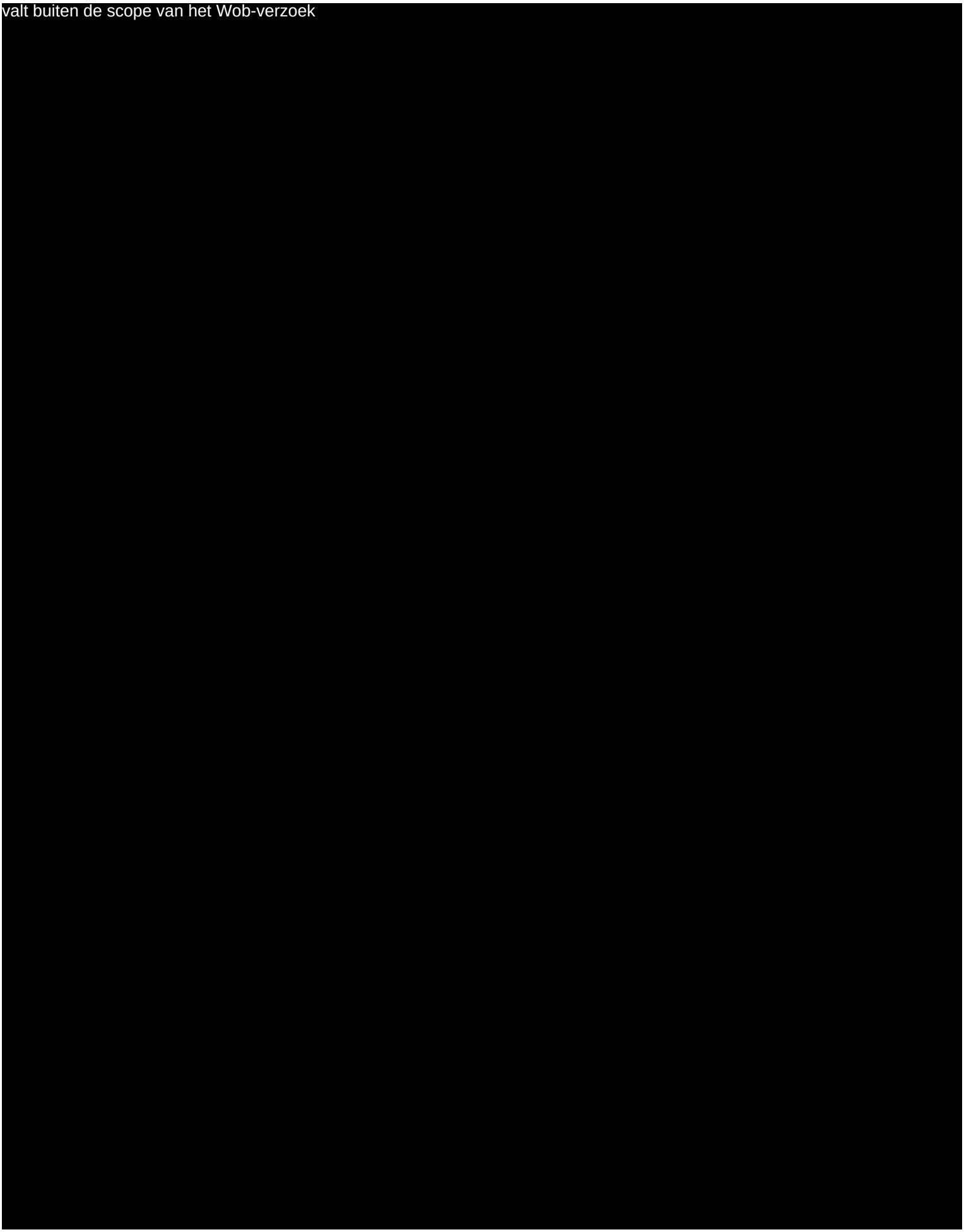
Concept-tekst

Overzicht indicatieve resultaten ontwikkeleenheden Den Haag Central Innovation District

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



valt buiten de scope van het Wob-verzoek



Plan B

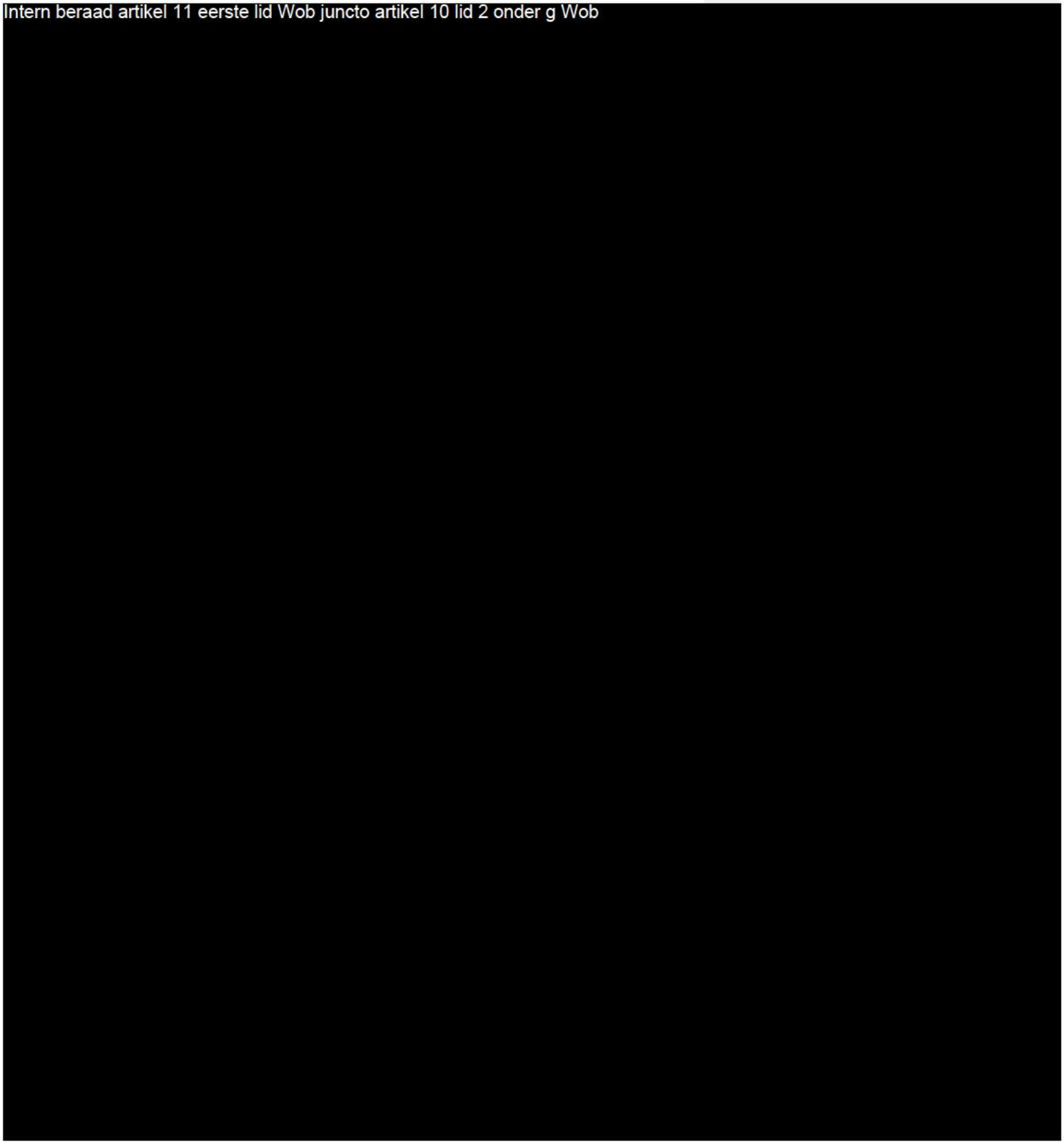
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT-DOCUMENT

Den Haag

Een bereikbaar Den Haag

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT-DOCUMENT

Den Haag

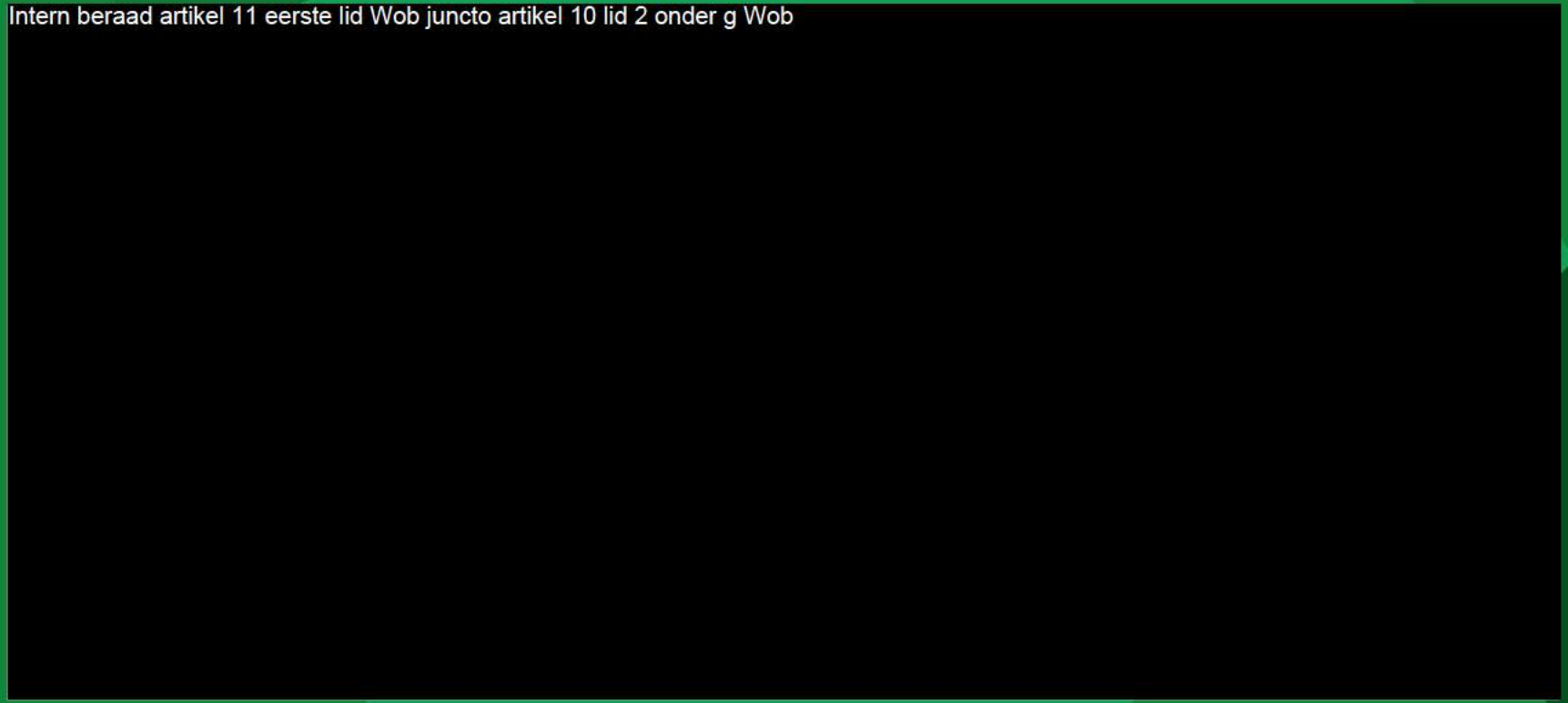
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Den Haag

CONCEPT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Agenda

1. Welkom en opening, mededelingen
2. Stavaza externe trekker
3. Terug naar de opgaves
4. (Varianten) oplossingsrichtingen
5. Maatregelenpakketten

2. Stavaza externe trekker

- Aanbieders:
  1. Bureau Buiten – [redacted]
  2. ViNu – [redacted]
  3. RHDHV – [redacted]
- Pitches verstuurd - Voorkeur kernteam o.b.v. de pitches?

2. Stavaza externe trekker

Criteria		weging	Bureau's		
			Bureau Buiten	ViNu	RHDHV
Opgave	Begrip van de opgave		7	8	6
	visie op eindproduct		7	8	6
	Zicht op risico's		6	8	6
		30%	6,7	8	6
competenties	Omgevingssensitief		8	8	7
	ervaring MIRT		8	7	7
	Ervaring Procestrekker		8	9	8
	Affiniteit met de inhoud		8	8	8
		40%	8	8	7,5
prijs		20%	[redacted]	[redacted]	[redacted]
draagvlak Kernteam		10%	10	10	10
overall			6,2	6,6	6

3. Opgaven

Zoals vastgesteld op 6 december 2017 (BO MIRT):

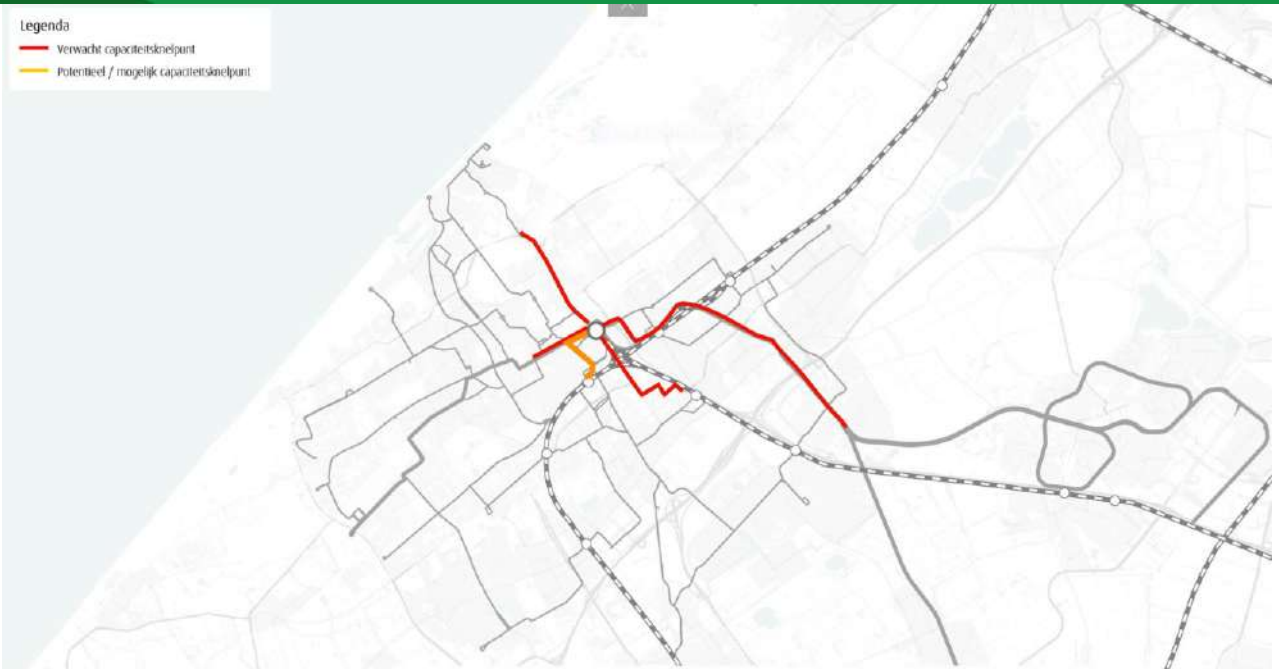
- NMCA: Centrale delen van het Haagse OV-netwerk hebben onvoldoende capaciteit om de reizigersgroei aan te kunnen:
  - Samenloopdeel
  - verbinding HS-CS m.n. Rijswijkseplein
  - Binckhorstlaan
- OV-ontsluiting Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling CID en Binckhorst

3. Opgave: NMCA

NMCA-knelpunten

- OV-knelpunten, vormen kern vd opgave
- Maar ook uitzoomen en bredere te verwachten problemen meenemen:
  - auto
  - openbaar vervoer
  - fiets

3. Opgave: NMCA



Corridornaam	Materieel	Groei 2030 Hoog	Groei 2040 hoog
Tram 9 Centraal station - Madurodam/Vrederust	Tram	1,46	1,48
Randstadrail Samenloopdeel Leidschenveen - Laan van NOI	Metro/Tram	1,38	1,4
Tramtunnel Den Haag	Tram	1,38	1,4
Den Haag HS- Spui - Den Haag CS	Tram	1,02	1,04
Binckhorst - CS	Bus	1,44	1,48

3. Opgave: geen OV in de Binckhorst

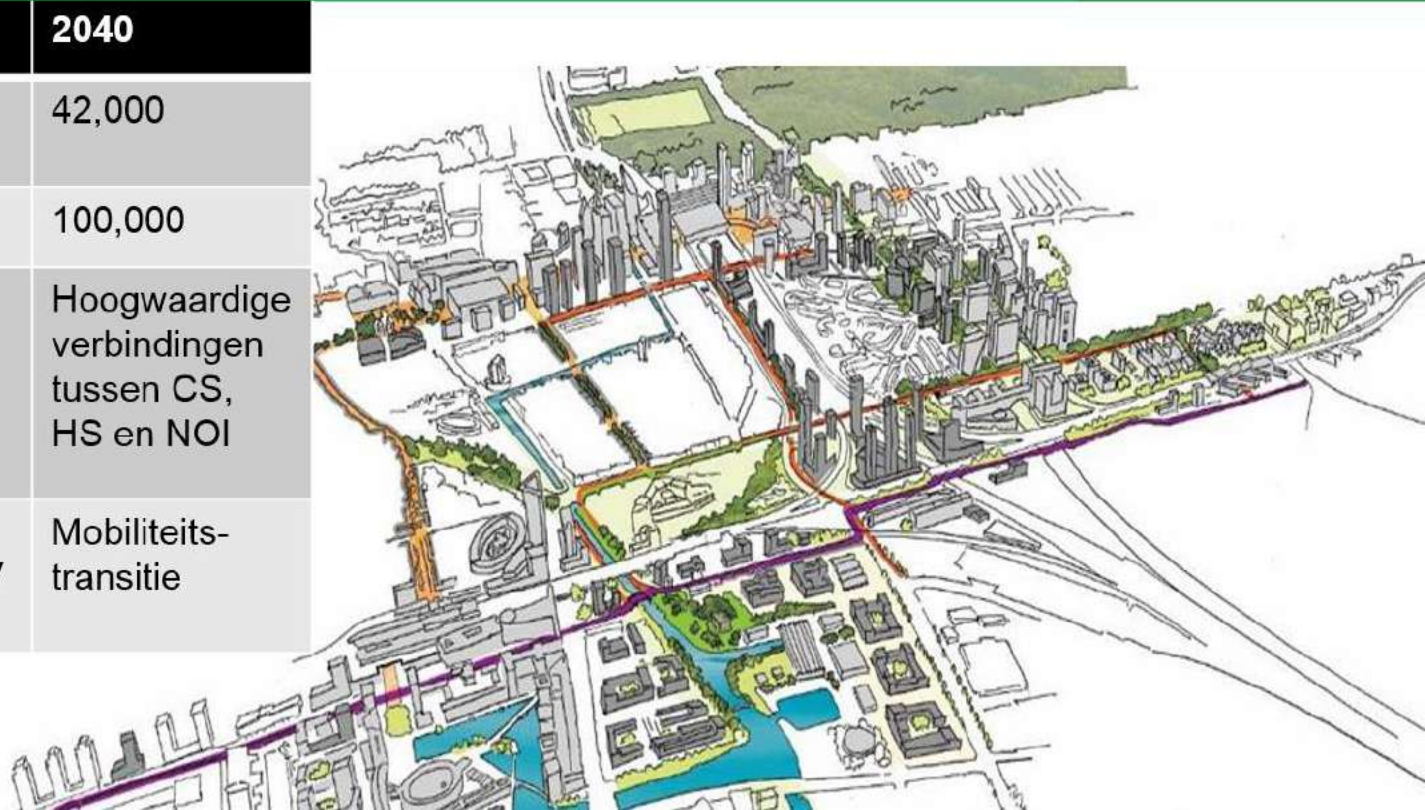
- Geen duurzame verstedelijking / woningbouw / ruimtelijk-economische ontwikkelingen zonder ‘fatsoenlijk’ OV

3. Opgaven: gebiedsontwikkeling Binckhorst

	Nu	2025 – 2030	2040
Woningen	350	5,000	10.000
werkplekken	10,000	15,000	20.000
OV	Buslijn 26, 28 en 46	Hoogwaardig regionaal verbonden OV	
Infra	Weg dominant	OV, fiets en lopen dominant	

3. Opgaven: gebiedsontwikkeling CID

	Nu	2040
Woningen	23,000	42,000
werkplekken	75,000	100,000
OV	CS, HS en Laan van NOI	Hoogwaardige verbindingen tussen CS, HS en NOI
Infra	Combinatie van auto, OV en Fiets	Mobiliteits-transitie



4. Oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen in PvA:

1.Hoogwaardige OV-ontsluiting

2.Mobility hub

3.Verlengde Velostrada

4.Aanpak spoorviaducten

Belangrijke vraag: Hebben we iets over het hoofd gezien? Zijn er meer oplossingsrichtingen denkbaar?

4. Oplossingsrichtingen: methodiek

Per oplossingsrichting in beeld brengen:

- Wat voor variaties / varianten zijn denkbaar?
  - wat, hoe, wanneer, met wie
- Wat zijn de relaties met…
  - vorm, functies en tempo verstedelijking
  - andere oplossingsrichtingen
  - de omgeving: stedenbouwkundig, duurzaamheid, verkeerskundig, economie…

Hoogwaardige OV-ontsluiting

- Ligging hoogteprofiel:
  - -1, gelijkvloers, +1
  - Variatie in lengteprofiel?
- Kwaliteitsniveau
  - Vrije baan? Prioriteit kruisingen?
- Systeemkeuze
  - Metro, Randstadrail, tram, hoogwaardige bus of nog heel anders……
- Tracé: via Maanweg of Prinses Mariannelaan?

Hoogwaardige OV-ontsluiting (2)

- Relatie (tempo) stedelijke ontwikkeling
  - Halteligging, aantal haltes
  - Dichtheid, wonen, werken, functiemenging
  - Aanleg in fasen
    - eerst deel van de lijn
    - eerst ‘lichtere techniek’
- Omgeving
  - Aansluiten op Voorburg NS

Mobility Hub

- Ligging, waar langs de OV-lijn
- Wat
  - P+R, B+R, P+W, fietsparkeren
- Wanneer komt hij er?
  - samenhang (tempo) stedelijke ontwikkeling: met schakelpunt generatie
    - reizigers
    - overstappunt
- Tijdelijke of (deels) permanente voorziening

Verlengde Velostrada

- Ligging
  - deels al duidelijk, deels nog niet
  - aansluiting Mobility Hub
  - verstedelijking CID en barrières infra
  - connectiviteit verbinding Leiden – Voorburg – Rijswijk
  - benodigde verkeersruimte: robuustheid / flexibiliteit
- Wanneer?
  - beschikbaarheid gelden
- Relatie spoorviaducten

Spoorviaducten

- Wanneer aanpakken?
  - relatie noodzaak verbetering Binckhorstlaan (OV, fiets, auto)
  - onderhoud ProRail?
- Koppeling (tempo) stedelijke ontwikkeling
  - Barrièrewerking infra CID

5. Maatregelenpakketten

- Eindbeeld - logische combinaties van:
  1. Hoogwaardige OV-ontsluiting
  2. Mobility hub
  3. Verlengde Velostrada
  4. Aanpak spoorviaducten
- Ingroeimodel

6. Volgende overleg

- Van opgave naar beoordelingskader
- Methode voor toetsing van de maatregelenpakketten
- …….

Reactietabel

1. Ambitiedocument (ViNu)

No.	Naam/organisatie	Paginanummer	Opmerking	Reactie opsteller	Afhandeling
	[redacted] Den Haag	3	Persoonlijke Beleidsopvatting [redacted]		
	[redacted] Den Haag	nvt			
		6			

2. Rapportage Bekostiging (Rebel)

No.	Naam/organisatie	Paginanummer	Opmerking	Reactie opsteller	Afhandeling

3. Rapportage Onderzoekend ontwerpen/alternatieven (Arcadis)

No.	Naam/organisatie	Paginanummer	Opmerking	Reactie opsteller	Afhandeling
1	[redacted] Den Haag	4-5	Persoonlijke Beleidsopvatting [redacted]		
2	[redacted] Den Haag	13 en verder			
3	[redacted] Den Haag	16			
4	[redacted] Den Haag	20			
5	[redacted] Den Haag	21			

			Persoonlijke Beleidsopvatting		
	[redacted] Den Haag	23			
	[redacted] Den Haag	Nvt			

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Den Haag
[redacted]
Postbus 12600
2500 DJ DEN HAAG

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

[redacted]

[redacted]@minienm.nl

Datum 26 juli 2018
Betreft Zaaknummer 31142044; Bijdrage MIRT verkenning CID Binckhorst Den Haag.

Ons kenmerk
31142044

Uw kenmerk
DSO_SO 2018/1692

[redacted]

Hierbij deel ik u mee dat de bijdrage 'MIRT verkenning CID Binckhorst Den Haag' conform uw brief DSO_SO 2018/1692 is geregistreerd onder zaaknummer 31142044.

Het budget voor deze opdracht bedraagt [redacted]. BTW is niet van toepassing. De uitvoering van de werkzaamheden vangt aan op 3 augustus 2018 zal op 1 november 2018 worden afgerond.

Bovengenoemd bedrag is als volgt opgebouwd:

Omschrijving	**Prijs**
bijdrage 'MIRT verkenning CID Binckhorst Den Haag	[redacted]
Totaal	

Overschrijding van de maximale vergoeding en/of einddatum van deze opdracht is slechts toegestaan na mijn voorafgaande toestemming.

Deze opdracht wordt begeleid door [redacted], bereikbaar op telefoonnummer [redacted]7.

Uw factu(u)r(en) kunt u indienen als E-Factuur[1] in bij het Ministerie van IenW met als referentie het SAP bestelnummer [redacted]

Voor de adressering van de E-Factuur kunt u gebruik maken van onderstaand
[redacted]

[redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor Beleid en Omgeving

Datum
26 juli 2018

In de E-Factuur moeten de onderstaande adresgegevens van het ministerie worden opgenomen:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBI/F&I/087
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Indien gegevens ontbreken, wordt de factuur niet in behandeling genomen en aan u geretourneerd.

Tot uiterlijk eind 2018 kunt u uw factu(u)r(en) eventueel nog indienen als pdf via het e-mailadres [redacted]@minienm.nl.

Indien u niet akkoord bent met de inhoud van deze opdracht, dient u mij dit schriftelijk onder vermelding van bovengenoemd bestelnummer en redenen te berichten binnen twee weken na ontvangst van deze overeenkomst. Uw reactie kunt u richten aan: [redacted]@minienm.nl.

Indien ik geen reactie van u ontvang binnen de gestelde termijn is de opdracht onder de bepaalde randvoorwaarden/condities aanvaard.

Hoogachtend,

NAMENS DE STAAT DER NEDERLANDEN
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE Plv. DIRECTEUR VAN DE DIRECTIE OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

[redacted]

001

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
[redacted]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
DSO _SO/2018.3174
Contactpersoon
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Afdeling Mobiliteit
Telefoonnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
20 december 2018

Onderwerp
Correctie bijdrage preverkenning MIRT CID/Binckhorst

Valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO _SO/2018.3174-

Valt buiten de scope van het Wob-verzoek

Den Haag

VREDE EN RECHT

001

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
[redacted]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
DSO _SO/2018.2641
Contactpersoon
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Afdeling Mobiliteit
Telefoonnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
23 oktober 2018

Onderwerp
Verzoek bijdrage preverkenning MIRT CID/Binckhorst

[redacted]

Naar aanleiding van de samenwerking in de Pre-verkenning MIRT voor het gebied CID-Binckhorst ontvangt u deze brief. De geraamde kosten voor deze preverkenning bedroegen [redacted] In verband met extra verricht onderzoek, waartoe in gezamenlijk overleg opdracht is gegeven, is dat budget overschreden. Deze aanvullende kosten [redacted] zijn verdeeld over de deelnemende partijen door middel van een eerder overeengekomen verdeelsleutel.

Partij	Bedrag	Meerkosten
Rijk	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.	
Gemeente Den Haag		
Metropoolregio Rotterdam – Den Haag		
Provincie Zuid-Holland		
Gemeente Leidschendam-Voorburg		
Totaal		

In het kader van deze afspraken verzoek ik u tot een aanvullende bijdrage van Financieel. Graag ontvang ik van u:

- Een opdracht of inkooporder voor dit bedrag voor uw organisatie; en
- de gegevens waarop uw bijdrage gefactureerd kan worden.

[redacted]

VAN B NAAR ANDERS

INVESTEREN IN MOBILITEIT VOOR DE TOEKOMST

MEI 2018

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over langetermijnvraagstukken. Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming.

Samenstelling Rli

[redacted], voorzitter
[redacted] MBA
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Junior-raadsleden

[redacted]
[redacted]

Algemeen secretaris

[redacted]

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
[redacted]@rli.nl
www.rli.nl

INHOUD

SAMENVATTING 5

DEEL 1: ADVIES 7

1 MOBILITEIT IN TRANSITIE 7

2 OP WEG NAAR EEN EFFECTIEVE BESTEDING VAN MIDDELEN 10
2.1 De meeropbrengsten van investeren in meer weg- en spoorinfrastructuur zijn beperkt 11
2.2 Effectief mobiliteitsbeleid vereist gebiedsgerichte regionale samenwerking 13
2.3 De transitie van mobiliteit leidt tot een ander speelveld 14
2.4 Duurzaamheid stelt eisen aan mobiliteit 15

3 SPANNING TUSSEN INTENTIES EN PRAKTIJK 17
3.1 Integrale MIRT-doelen realiseren met een sectoraal Infrastructuurfonds als belangrijkste financieringsbron 18
3.2 Een integraal mobiliteitssysteem realiseren in een langs modaliteiten georganiseerd speelveld 21
3.3 Een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren met een investeringsagenda die primair is gericht op doorstroming 21
3.4 De (schijn)zekerheid van bestaande oplossingen afwegen tegen de onzekerheid en risico's van nieuwe oplossingen 22

4 VAN B NAAR ANDERS 24

DEEL 2: ANALYSE 30

1 HET MOBILITEITSSYSTEEM 31
1.1 Mobiliteitssysteem in lagen 32
1.2 Fysieke infrastructuur 33
1.3 Verkeersdiensten 34
1.4 Vervoermiddelen en vervoerdiensten 35
1.5 Mobiliteitsdiensten 37

2 VERANDERINGEN IN MOBILITEIT EN HET OPLOSSEND VERMOGEN VAN VERSCHILLENDE BELEIDSOPTIES 38
2.1 Mobiliteitswereld volop in beweging 39
2.2 Beleidsopties in een snel veranderende mobiliteitswereld 42
2.3 Gevolgen van de transitie in mobiliteit voor gebruik van NMCA en MKBA 49

3 GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM 51
3.1 Regionale verbindingen 52
3.2 De rol van de auto in de stad 54
3.3 Vraag naar fijnmazig, snel en frequent 55

4 FINANCIERING VAN MOBILITEIT 56
4.1 Financieringssystematiek 57
4.2 Omvang van de beschikbare middelen per overheidslaag 58
4.3 Verdeling van de beschikbare middelen per modaliteit 61
4.4 Verdeling van de beschikbare middelen naar type beleid 62
4.5 Beheer en onderhoud 64

5 VERNIEUWINGEN IN HET MOBILITEITSBELEID 66
5.1 Integraler en adaptiever in nieuwe coalities 67
5.2 IBO 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' en kabinetsreactie 68
5.3 Vernieuwing Spelregels MIRT 70
5.4 Gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's 72
5.5 Overige rijksprogramma's gericht op vernieuwing in mobiliteit 73

LITERATUUR 74

BIJLAGEN 79

Totstandkoming advies 79
Overzicht publicaties 83

SAMENVATTING

Een omslag in het mobiliteitssysteem
De manier waarop mensen zich verplaatsen verandert en uitbreiding van weg- en spoorinfrastructuur is duur en heeft vaak slechts een plaatselijk en tijdelijk effect. Daarom is er in het mobiliteitssysteem een omslag nodig om er ook op de lange termijn voor te zorgen dat de Nederlandse stedelijke regio's en het platteland bereikbaar blijven. De oplossingen die in het verleden succesvol waren – het aanleggen en verbreden van wegen en het realiseren van extra spoorcapaciteit – zijn dat niet langer. Het gaat niet meer om de keuze tussen auto, ov of fiets maar om de vraag waar en wanneer welke vervoerswijze het beste past om mensen daar te laten komen waar ze willen zijn. Bovendien vraagt de kwaliteit van onze leefomgeving erom dat ook mobiliteit verregaand verduurzaamd wordt.

Een omslag in het institutionele systeem
De regels, de financiering en de werkwijzen die zijn opgebouwd rond het mobiliteitssysteem zullen moeten veranderen. De noodzaak voor verandering van het institutionele systeem rond het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport wordt breed onderkend en het Rijk heeft inmiddels al vele vernieuwingen in gang gezet. In de investeringsstrategie voor mobiliteit groeit daardoor de aandacht voor andere oplossingen dan de aanleg van nieuwe infrastructuur en er wordt meer gewerkt vanuit regionale opgaven. Denk aan nieuwe digitale mobiliteitsdiensten of andere vervoersconcepten op bestaande railinfrastructuur. De praktijk is echter weerbarstig. Het Rijk en decentrale overheden investeren vooral in meer van hetzelfde: rijkswegen en -spoorwegen.

Een omslag in het denken
In de praktijk blijken (politieke) voorkeuren, de ontwikkeling van kennis en innovaties sterk gericht op specifieke modaliteiten en de bijbehorende infrastructuur. Het denken vanuit de modaliteit en vanuit infrastructuur heeft in het verleden veel succes gebracht, maar juist dit denken kan nu een barrière zijn voor verandering. De noodzakelijke veranderingen vragen ook om een andere kijk en inzet van alle spelers.

Voortouw bij het Rijk
Om de omslag te versnellen zal het Rijk het voortouw moeten nemen. Er zijn duidelijke kaders nodig waarbinnen de omslag zich kan voltrekken. Wet- en regelgeving moet bevorderen dat alle mobiliteitsoplossingen bij investeringsbeslissingen worden betrokken, ook als deze nog in de kinderschoenen staan of gevestigde belangen doorkruisen. Nieuwe spelers moeten een plek kunnen verwerven in de mobiliteitswereld door toetredingsbarrières die ingebakken zitten in het huidige systeem weg te nemen. De raad pleit daarom voor de opstelling van een nieuwe Bereikbaarheidswet.

Aanpassen van de investeringsstrategie
Investeren in het oplossen van knelpunten op de rijksinfrastructuur biedt niet langer no-regret oplossingen. De regionale vraagstukken en opgaven

waarbij mobiliteit een rol speelt dienen leidend te zijn in de investeringsstrategie. Bovendien zal duurzaamheid een veel prominenter plek moeten krijgen in het afwegingskader voor mobiliteitsinvesteringen. Dat betekent dat de middelen niet langer primair naar aanleg van infrastructuur gaan maar in hoofdzaak naar beter gebruik van de bestaande infrastructuur en de ontwikkeling en opschaling van nieuwe mobiliteitsconcepten, gericht op de regionale vervoersvraag.

Ruimte nemen voor heroverweging

De raad constateert dat de manier waarop nu investeringskeuzes tot stand komen kan leiden tot suboptimale oplossingen. Omdat mobiliteit een belangrijke rol speelt in vele maatschappelijke opgaven, kan winst worden behaald door de ruimte te nemen om al gemaakte keuzes en geagendeerde projecten te heroverwegen. Vanuit de vraag of gegeven de huidige en toekomstige regionale opgaven, de beschikbare middelen voor mobiliteit effectiever besteed kunnen worden in de desbetreffende regio.

DEEL 1 | ADVIES

1

MOBILITEIT IN TRANSITIE

De Nederlandse economie maakt een fase van krachtige economische groei door. Daarmee neemt de drukte op het wegennet en in de trein toe. Ook het aantal fietsers stijgt. Dit leidt tot knelpunten zoals meer files en fietsfiles, langere reistijden en vollere treinen. Dan klinkt er al snel een roep om meer en bredere wegen en meer, langere en snellere treinen. Meer capaciteit vormt sinds jaar en dag een belangrijke pijler onder het nationale mobiliteitsbeleid. Nederland beschikt daardoor over een mobiliteitsnetwerk dat in kwaliteit en omvang zijn gelijke nauwelijks kent.

Congestie en daaruit voortvloeiende economische schade zijn belangrijke *drivers* voor de omvangrijke investeringen in infrastructuur. De maatschappelijke opgave beperkt zich echter niet tot het waarborgen van voldoende capaciteit op het netwerk. Voortgaande verstedelijking, de bereikbaarheid van het landelijk gebied, bedreigingen van de leefomgevingskwaliteit en de noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, stellen andere eisen aan mobiliteit. Daarnaast veranderen vraag naar en aanbod van mobiliteit. Dit gebeurt onder invloed van verschillende technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zoals de voortgaande elektrificatie van vervoersmiddelen, de mogelijkheden en de kracht van digitale platforms en deelsystemen, en veranderingen in de mate waarin groepen in de samenleving toegang hebben tot mobiliteitssystemen (Rli, 2016).

Adviesvraag

Dat onze mobiliteit een transitie doormaakt, wordt breed onderkend en erkend. De rijksoverheid heeft daarom diverse vernieuwingen in het beleid ingezet (zie Deel 2, hoofdstuk 5) om hieraan meer aandacht en ruimte te geven. De complexiteit van het totale mobiliteitssysteem maakt het doorvoeren van grote veranderingen echter moeilijk. De investeringsstrategie van overheden verandert in de praktijk ook nauwelijks. Met dit advies richt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) zich daarom op de volgende adviesvraag:

Hoe kunnen de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit effectiever worden ingezet?

De raad bekijkt daarbij de middelen voor mobiliteit, inclusief die voor realisatie, vervanging, beheer en onderhoud van infrastructuur. De effectiviteit wordt beoordeeld in het licht van de maatschappelijke opgaven waar mobiliteit een bijdrage aan levert, inclusief duurzaamheid.

Afbakening

In het advies 'Dichterbij en sneller' (Rli, 2016) constateerde de raad dat 'nabijheid' van bestemmingen vaak meer knelpunten kan oplossen dan optimaliseringen in het mobiliteitssysteem. Die conclusie staat voor de raad nog altijd overeind en verdient blijvend aandacht, zeker nu 'mobiliteit' en 'ruimte' bij afzonderlijke ministeries zijn ondergebracht. Het functioneren van het mobiliteitssysteem is echter ook zelf sterk in ontwikkeling. Daarom gaat dit advies in op de bijdrage die investeringen leveren om problemen met personenmobiliteit adequaat te kunnen oplossen en op de duurzaamheid van de keuzes. Omdat dit advies aansluit op het advies 'Dichterbij en sneller', waarin de bereikbaarheid voor mensen (in de stedelijke regio) centraal stond, beperkt ook dit advies zich tot personenmobiliteit

over de weg en het spoor. Uiteraard kunnen de aanbevelingen die de raad in dit advies doet ook consequenties hebben voor het beleid voor goederenmobiliteit.

Leeswijzer

Dit advies gaat over het effectief besteden van middelen voor mobiliteit in een mobiliteitsveld dat in transitie is. In hoofdstuk 2 start de raad daarom met enkele constateringen, die richting geven aan effectief investeren in mobiliteit in het licht van maatschappelijke opgaven en met oog voor de toekomst. In dat hoofdstuk wordt ook stilgestaan bij het huidige beleid en de beleidsvernieuwingen die beogen hierop in te spelen. De vertaalslag van de constateringen en de beleidsintenties naar de praktijk komt echter niet vanzelf tot stand. In hoofdstuk 3 gaat de raad in op een aantal spanningen tussen de intenties van het beleid en de praktijk waarbinnen dit beleid tot verandering moet leiden. De constateringen in hoofdstuk 2 en de beschreven spanningen in hoofdstuk 3 leiden ten slotte in hoofdstuk 4 tot aanbevelingen om te komen tot een effectievere besteding van middelen.

2

OP WEG NAAR EEN EFFECTIEVE BESTEDING VAN MIDDELEN

De transitie van het mobiliteitssysteem heeft consequenties voor de mogelijkheid om middelen voor mobiliteit effectief te besteden. De raad komt daarbij tot de volgende vier constateringen:

1. De meeropbrengsten van investeren in meer weg- en spoorinfrastructuur zijn beperkt.
2. Effectief mobiliteitsbeleid vereist gebiedsgerichte regionale samenwerking.
3. De transitie van mobiliteit leidt tot een ander speelveld.
4. Duurzaamheid stelt eisen aan mobiliteit.

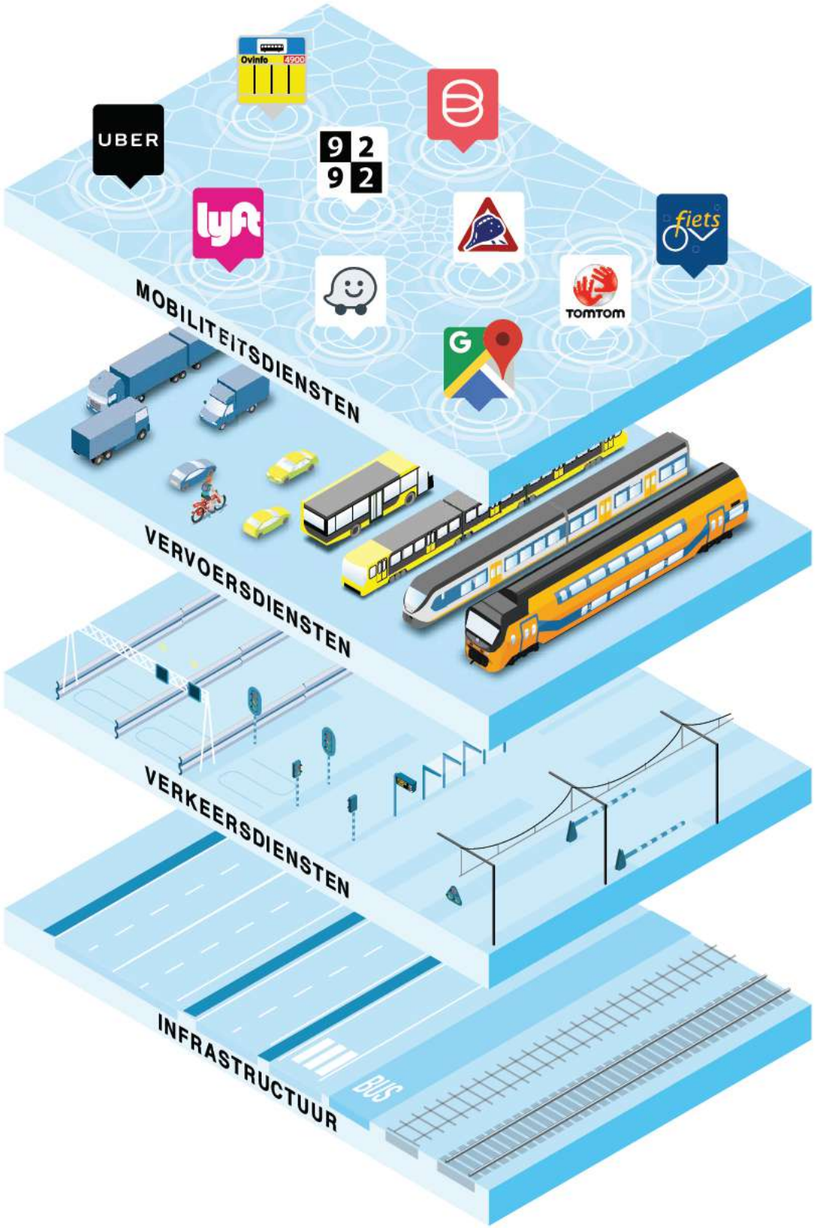
Deze constateringen worden hierna uitgewerkt. Daarbij komt aan bod op welke wijze het huidige beleid hier al op inspeelt.

2.1 De meeropbrengsten van investeren in meer weg- en spoorinfrastructuur zijn beperkt

Nederland heeft een van de best ontwikkelde mobiliteitsnetwerken ter wereld (IenM, 2017a; CPB, 2016). De meeropbrengsten van meer en nieuwe infrastructuur (weg en spoor, ontbrekende schakels, nieuwe verbindingen) zijn daardoor beperkt (CPB, 2016). Ook capaciteitsuitbreiding op het bestaande netwerk, door bijvoorbeeld wegverbreding, helpt de doorstroming slechts beperkt en tijdelijk. In tegenstelling tot in het verleden zijn investeringen in infrastructuur en capaciteitsuitbreiding niet langer no-regret maatregelen. Desondanks zijn dit nog altijd hoofdzakelijk de oplossingen die gezocht worden. In de periode 2014-2017 investeerde het Rijk een à twee procent van de middelen voor wegen en spoorwegen in het infrastructuurfonds aan niet-infrastructurele maatregelen (zie paragraaf 4.4. in Deel 2). Het CPB stelt dat alleen technologische doorbraken kunnen leiden tot een nieuwe systeemsprong die de groeiende mobiliteitsvraag kan opvangen (CPB, 2016). Veel nieuwe oplossingen zijn al beschikbaar, maar daarbij ontbreekt het nog aan schaalgrootte (zie Deel 2, hoofdstuk 2).

De raad voegt daaraan toe dat ook betere vernetwerking van de bestaande infrastructuur kan bijdragen aan een systeemsprong, omdat het daarmee mogelijk is om tegemoet te komen aan de behoefte aan fijnmazig vervoer. De technologische ontwikkeling zorgt er voor dat voertuigen steeds intelligenter worden en dat de infrastructuur minder intelligent hoeft te zijn. De raad is van oordeel dat het huidige infrastructuurnetwerk, mits goed beheerd en onderhouden, in de basis voldoende is voor het faciliteren van de groeiende en veranderende mobiliteitsbehoefte. Voorwaarde is dat er slimmer en meer vraaggestuurd gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur, met betere koppelingen tussen de onderdelen van het netwerk en met gebruikmaking van technologische vernieuwing, data en ruimtelijke ingrepen. Kortom: niet méér van hetzelfde, maar beter en anders (zie Deel 2, hoofdstuk 2).

Figuur 1: Het mobiliteitssysteem in lagen



Beleid en beleidsvernieuwing

In de 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport' (MIRT) (Ministerie van IenM, 2016a) wordt niet meer uitsluitend gekeken naar de aanleg van (grootschalige) infrastructuur. De focus verschuift naar het beter benutten van de bestaande situatie en het inzetten van een breder palet aan maatregelen. Bovendien is er aandacht voor het monitoren van nieuwe ontwikkelingen om tussentijds te kunnen toetsen of de gekozen oplossingen nog afdoende zijn of dat ze worden achterhaald door maatschappelijke of technologische ontwikkelingen (zie Deel 2, hoofdstuk 5). Het kabinet heeft het voornemen om de Wet Infrastructuurfonds aan te passen, zodat vanuit het Infrastructuurfonds ook niet-investeringsuitgaven bekostigd kunnen worden als deze bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur. Het kabinet heeft bovendien besloten om met ingang van 2030 het Infrastructuurfonds om te bouwen tot een Mobiliteitsfonds (Tweede Kamer, 2017a).

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) investeert in beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur. Daarbij gaat het om investeringen in traditionele vervanging en onderhoud van infrastructuur, maar ook in technologische innovatie gericht op doelmatig beheer en onderhoud en op veranderende voertuigen en mobiliteitsdiensten die de infrastructuur benutten.

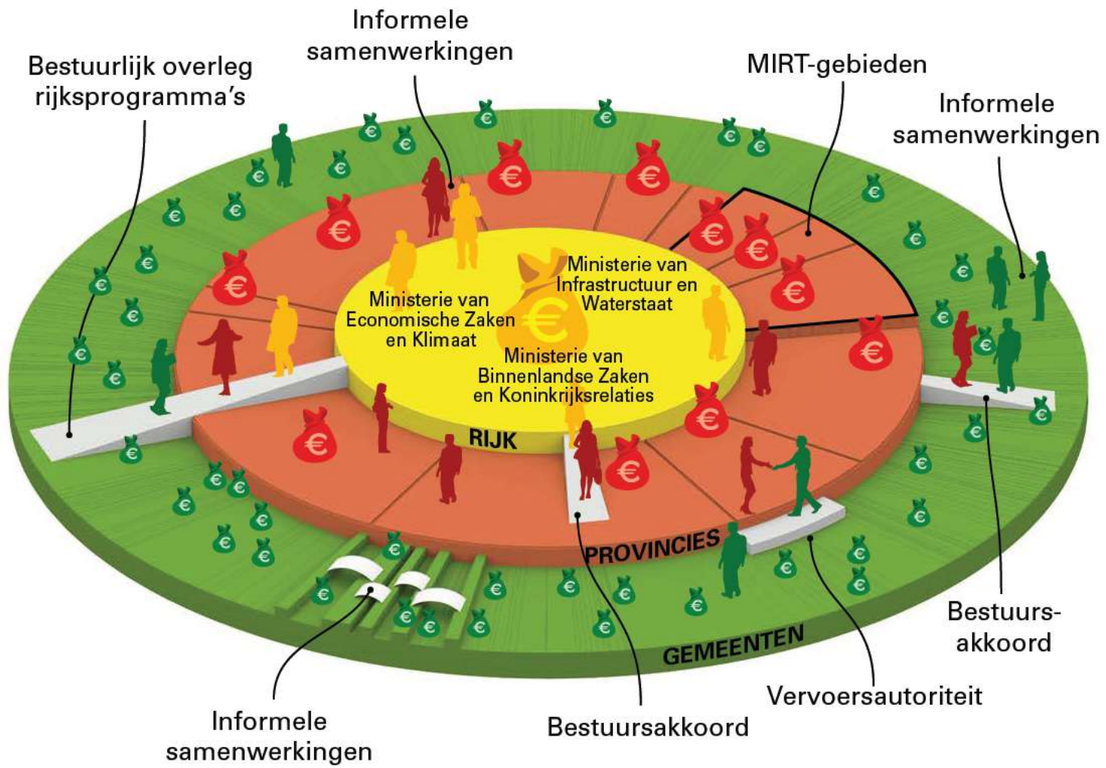
2.2 Effectief mobiliteitsbeleid vereist gebiedsgerichte regionale samenwerking

Mensen zijn dagelijks onderweg, onder andere om te werken, te recreëren, te zorgen en te winkelen. Het grootste deel van de verplaatsingen wordt gemaakt binnen de regio (voor een nadere toelichting, zie Deel 2, hoofdstuk 3). Op de schaal van de regio komen de internationale, nationale, regionale en lokale verplaatsingen van mensen samen. Door de jaren heen zijn de activiteitenpatronen van mensen veel gevarieerder geworden. De plaatsen waar activiteiten plaatsvinden, concentreren zich weliswaar in stedelijke regio's, maar daarbinnen liggen die plaatsen veel meer verspreid dan vroeger (Rli, 2016). Het belang van de regionale schaal neemt toe door de verdere groei en verdichting van stedelijke regio's en de ontwikkeling van knooppunten waar de diverse verplaatsingen samenkomen.

Door het veranderende activiteitenpatroon hebben mensen behoefte aan fijnmazig vervoer en aan reizen op het moment dat het hun schikt. Om te reizen gebruiken ze alle samenstellende delen van het regionale mobiliteitssysteem (het mobiliteitssysteem is beschreven in Deel 2, hoofdstuk 1). Voor de reiziger doet het er niet toe of hij zich beweegt over het hoofdwegennet of het onderliggend wegennet of over het hoofdspoornet of het regionaal spoor, en het maakt hem ook niet uit hoe de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen verschillende overheden en private partijen is georganiseerd. In stedelijke regio's vervullen de rijkswegen een belangrijke functie voor interne verplaatsingen op stadsregioschaal (zie Deel 2, hoofdstuk 3). Congestie als gevolg van regionaal verkeer manifesteert zich daardoor op het hoofdwegennet. In de huidige situatie wordt de oplossing voor een probleem op de rijksweg vrijwel altijd gezocht op de rijkswegen zelf. Dat heeft deels te maken met het feit dat de middelen uit het Infrastructuurfonds primair bedoeld zijn voor rijkswegen. Ook het gegeven dat bestuurders en weggebruikers intuïtief de oplossing voor een probleem zoeken op de plaats waar het zich manifesteert, speelt hierbij een rol. Maar in veel gevallen leidt de oplossing van een knelpunt op de rijksweg tot verplaatsing van het probleem naar het onderliggend wegennet of elders op het hoofdwegennet. De eindbestemming van de reizigers is immers veelal een bestemming in de regio. Ook het hoofdspoor wordt gebruikt voor stadsregionale verplaatsingen, en ook daar worden oplossingen primair gezocht in uitbreiding van capaciteit op het hoofdspoor, primair door uitbreiding van de dienstregeling of inzet van langere treinen. Ook daarvoor geldt dat dit maar een deel van de oplossing biedt, omdat het onderliggend ov-netwerk de reizigers vervolgens naar hun eindbestemming elders in het stedelijk gebied vervoert (zie Deel 2, hoofdstuk 3).

De regionale mobiliteitsbehoefte dient leidend dient te zijn voor de inzet en de samenwerking van Rijk, provincies en gemeenten en andere betrokken partijen (zie ook Rli, 2016). Effectieve besteding van mobiliteitsmiddelen vraagt erom dat de samenstellende delen van het regionale mobiliteitssysteem in samenhang worden beschouwd. De regionale context is daarbij sterk bepalend. De mobiliteitsopgave in een stedelijke regio is een andere dan die in een landelijke regio.

Figuur 2: Samenwerken in de mobiliteitswereld



Beleid en beleidsvernieuwing

De regio vormt nu al een belangrijk vertrekpunt in de MIRT-systematiek. In het MIRT wordt per landsdeel een gebiedsagenda vastgesteld die de gezamenlijke visie en ambities van Rijk en regio schetst. Op basis daarvan vindt een prioritering van de opgaven in de regio plaats. Jaarlijks overleggen bestuurders van Rijk en regio met elkaar over die opgaven en worden financiële en bestuurlijke afspraken gemaakt (Bestuurlijk Overleg MIRT ofwel BO MIRT). Om de mobiliteitsopgave nog sterker vanuit de brede regionale opgaven aan te pakken, hebben Rijk en regio in 2016 in aanvulling daarop – als onderdeel van de Vernieuwing MIRT – een aantal gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's in gang gezet (in Deel 2, hoofdstuk 5 zijn deze programma's nader toegelicht). De ambitie van deze programma's is om de opgaven centraal te stellen, niet de specifieke projecten, en om als overheden op basis van gelijkwaardigheid samen te werken. In de praktijk blijken de betrokken spelers de nieuwe samenwerking als een verbetering te ervaren ten opzichte van voorheen (De Vries, 2017; Van der Steen et al., 2017).

2.3 De transitie van mobiliteit leidt tot een ander speelveld

Wat is er nodig om de groeiende stedelijke regio's bereikbaar te houden? Hoe kunnen mensen op het platteland hun werk en de voorzieningen blijven bereiken? Welke investeringen zijn ook op langere termijn nog zinvol? Wat is nodig om kansrijke technologie te benutten voor de mobiliteitsopgave? Deze vragen zouden centraal moeten staan in het mobiliteitsdebat. Maar daarin staan nog altijd doorstroming en capaciteit centraal. De noodzakelijke vernieuwing is weerbarstig en komt niet vanzelfsprekend van de gevestigde spelers, die veelal aan een specifieke modaliteit zijn verbonden. Het zijn juist vaak nieuwe spelers die verandering en vernieuwing aanjagen. Met name technologische ontwikkelingen zorgen er op dit moment overigens voor dat nieuwe spelers hun intrede (willen) doen in het mobiliteitsdomein. Bedrijven met hun wortels in de ICT-wereld, zoals

Google en Tesla, hebben een disruptieve werking in de automotive industrie; internetplatforms zoals Uber veranderen het speelveld in de taxibranche. Hoewel de toegang van nieuwe spelers in de praktijk gepaard kan gaan met weerstand van gevestigde partijen (Rli, 2016), zullen dergelijke ontwikkelingen zich vaker gaan voordoen. Het speelveld rond mobiliteit is dan ook in verandering, en voor een effectieve besteding van middelen is het nodig dat er rekening wordt gehouden met en ruimte wordt geboden aan nieuwe partijen.

Beleid en beleidsvernieuwing

De veranderingen in het speelveld staan ook in de aandacht bij overheden. Zo participeren overheden actief in de Automotive Campus in Helmond, waar bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden samenwerken aan slimme en groene mobiliteit. Een ander voorbeeld is de Verkeersonderneming waarin publieke en private partijen samenwerken om tot vernieuwende mobiliteitsconcepten te komen. Het Ministerie van IenW startte in 2017 het programma 'Innovatie in Mobiliteit', dat beoogt innovaties in mobiliteit verder te brengen, binnen de kaders die worden gesteld door het publiek belang. Het gaat dan om innovaties zoals autonoom rijden, drones, de hyperloop en slimme ICT-oplossingen zoals Mobility as a Service (MaaS). Het programma richt zich op testen en pilots die passen in een strategie die gericht is op opschaling en duurzame ontwikkeling. Samenwerking met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties is daarbij het uitgangspunt.

2.4 Duurzaamheid stelt eisen aan mobiliteit

Mobiliteit heeft een aanzienlijke impact op de kwaliteit van de leefomgeving. Voor aspecten zoals geluid, fijnstof en stikstofdepositie gelden wettelijke normen. Ook gaat mobiliteit gepaard met onveiligheid, biodiversiteitsverlies en uitstoot van broeikasgassen. Ten slotte worden het ruimtebeslag van mobiliteit en de landschappelijke inpassing steeds belangrijker vanwege de toenemende verdichting en uitbreiding van stedelijke regio's. De verschillende lagen van het mobiliteitssysteem (zie figuur 1) hebben elk hun specifieke kenmerken als het gaat om duurzaamheid en leefomgeving. Bij de laag van de infrastructuur zijn aspecten als circulariteit en geluid relevant, terwijl op de laag van de vervoersdiensten bijvoorbeeld CO_2-emissie, stikstofdepositie, ruimtegebruik en geluid aan de orde zijn. Ook hebben verschillende vormen van mobiliteit in verschillende mate consequenties voor de (fysieke) duurzaamheidsaspecten. De trein is veiliger dan de fiets, het ruimtebeslag van auto's is groter dan dat van voetgangers of trams, en ook de milieueffecten en de klimaatimpact van vervoerswijzen lopen sterk uiteen. Binnen vervoerswijzen kunnen de verschillen ook groot zijn; denk bijvoorbeeld aan dieselauto's versus elektrische auto's. Door technologische ontwikkelingen groeien de verschillende modaliteiten overigens naar elkaar toe wat betreft de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen (Rli, 2016). Voor ruimtebeslag en veiligheid is dat veel minder het geval.

Klimaat- en energiebeleid en (lokaal) beleid gericht op de kwaliteit en gezondheid van de directe leefomgeving leiden er naar het oordeel van de raad toe dat duurzaamheid in de toekomst een centraal thema van het mobiliteitsbeleid zal moeten zijn (Rli, 2018). Duurzaamheidseisen stellen

in de huidige samenleving randvoorwaarden aan de investeringsstrategie voor mobiliteit, zowel bij afwegingen aan de voorkant (doelen, instrumentarium) als bij het formuleren van concrete opgaven en oplossingsrichtingen, zoals bij de uitwerking en de realisatie van projecten.

Beleid en beleidsvernieuwing

Tot voor kort werden duurzaamheidsdoelstellingen vooral benaderd als randvoorwaarden voor mobiliteit. Met de Vernieuwing MIRT wil de overheid duurzaamheid al vroegtijdig koppelen aan de verkenning van de bereikbaarheidsopgave (Ministerie van IenM, 2016a). Duurzaamheid refereert daarbij aan zaken als CO_2-uitstoot en energieverbruik, circulaire economie, ruimtelijke ontwikkelingen, klimaatadaptatie en milieu- en gezondheidsbelasting. De ambitie van het Ministerie van IenW is om duurzaamheid meer in het hart van de afwegingen over mobiliteit te plaatsen en duurzaamheidsdoelen tegelijk met de gebiedsopgave vast te stellen (Ministerie van IenM, 2017a en 2017b). In het Regeerakkoord is voor de terugdringing van broeikasemissies een aanvullend (tussen)doel van 3,5 Mton terugdringing voor 2030 opgenomen. Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissieloos zijn (Tweede Kamer, 2017a).

Tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van IenW gaf de minister aan dat er met het oog op een Mobiliteitsfonds in 2030 een nieuw afwegingskader wordt ontwikkeld. De 'Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse' (NMCA) is momenteel leidend voor investeringsbeslissingen, en de intentie is om andere aspecten zoals duurzaamheid daaraan te koppelen (Tweede Kamer, 2017b).

3

SPANNING TUSSEN INTENTIES EN PRAKTIJK

Hoofdstuk 2 liet zien dat er inmiddels diverse beleidsvernieuwingen zijn ingezet. De intentie is om gebiedsgericht, adaptief, flexibel en opgavegericht te werken. Langs verschillende lijnen worden de intenties in daden omgezet, van het aanpassen van het regelkader voor mobiliteitsinvesteringen tot verbeterde regionale samenwerking. Desondanks blijkt de praktijk weerbarstig. Vanwege bestaande regels en afspraken en de *mindset* van betrokken personen leiden de beleidsvernieuwingen niet zonder meer tot de beoogde veranderingen. Daardoor wordt de bedoelde effectievere inzet van mobiliteitsmiddelen nog onvoldoende bereikt.

De raad identificeert vier werkwijzen die spanningen opleveren tussen beleidsintenties en de praktijk tussen beleidsintenties en de praktijk:

- Spanning 1: Integrale MIRT-doelen realiseren met een sectoraal Infrastructuur-fonds als belangrijkste financieringsbron.
- Spanning 2: Een integraal mobiliteitssysteem realiseren in een langs modaliteiten georganiseerd speelveld.
- Spanning 3: Een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren met een investeringsagenda die primair is gericht op doorstroming.
- Spanning 4: De (schijn)zekerheid van bestaande oplossingen afwegen tegen de onzekerheid en risico's van nieuwe oplossingen.

3.1 Integrale MIRT-doelen realiseren met een sectoraal Infrastructuurfonds als belangrijkste financieringsbron

De beweging van het 'Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport' (MIT) naar het 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, *Ruimte* en Transport' (MIRT) heeft bijgedragen aan een meer integrale blik op mobiliteits- en bereikbaarheidsoplossingen en aan de koppeling met doelstellingen en oplossingen vanuit het ruimtelijk domein. Daarbij werken Rijk en regio samen. Voor het realiseren van de integrale en interbestuurlijke MIRT-doelen is het Infrastructuurfonds het voornaamste financieringsinstrument. Een aantal eigenschappen van het Infrastructuurfonds en de besluitvorming daarover in het MIRT creëren spanning met de integrale en interbestuurlijke ambitie van het MIRT:[1]

- Het Infrastructuurfonds is aan de MIRT-tafel het grootste budget, zowel ten opzichte van de middelen van andere departementen aan de MIRT-tafel als ten opzichte van die waarover regionale spelers aan tafel beschikken.
- Het Infrastructuurfonds is het enige financieringsinstrument aan tafel met een langjarig financieel kader tot ver voorbij de horizon van lopende bestuursperiodes van Rijk en regio.
- Het Infrastructuurfonds is primair een sectoraal fonds met heldere criteria voor de besteding van het geld. Met het Mobiliteitsfonds verdwijnt de vaste verdeelsleutel tussen modaliteiten en wordt er ruimte gemaakt voor niet-infrastructurele oplossingen. Dit laatste is nu ook al het geval voor verkenningen. Het geld blijft echter hoofdzakelijk

1 Zie Deel 2, hoofdstuk 5 voor een beschrijving van de MIRT-systematiek en de doelstellingen en randvoorwaarden van het Infrastructuurfonds.

beschikbaar voor oplossingen die gerelateerd zijn aan rijksinfrastructuur (Tweede Kamer, 2017a; Ministerie van IenM, 2017b). Daarmee is overigens niet gewaarborgd dat veel meer middelen dan nu naar niet-infrastructurele maatregelen zullen gaan (Ministerie van Financiën, 2016).

De relatief grote omvang en het langjarige en sectorale karakter leiden er in de praktijk toe dat mobiliteitsoplossingen die kunnen rekenen op financiering uit het Infrastructuurfonds relatief hoge ogen gooien aan de bestuurlijke MIRT-tafel. Er bestaat een *bias* in het zoeken naar oplossingen met rijksinfrastructuur, ook als oplossingen op bijvoorbeeld het onderliggend wegennet, oplossingen bij een andere modaliteit of ruimtelijke oplossingen mogelijk effectiever zijn. Zo legde ook het bijna afgeronde programma 'Beter Benutten' een sterke nadruk op doorstroming en congestie (zie Deel 2, paragraaf 5.5). De integrale intenties van de MIRT-tafel komen onder spanning te staan door de financiering. Bij de gezamenlijke besluitvorming tussen bestuurslagen speelt de ongelijke verdeling van beschikbare middelen een rol. Die is overigens mede het gevolg van keuzes die de andere overheden zelf maken over de toedeling van hun budget. Enkele cijfers in het hierna volgende kader illustreren dit.

Geldstromen MIRT en Infrastructuurfonds

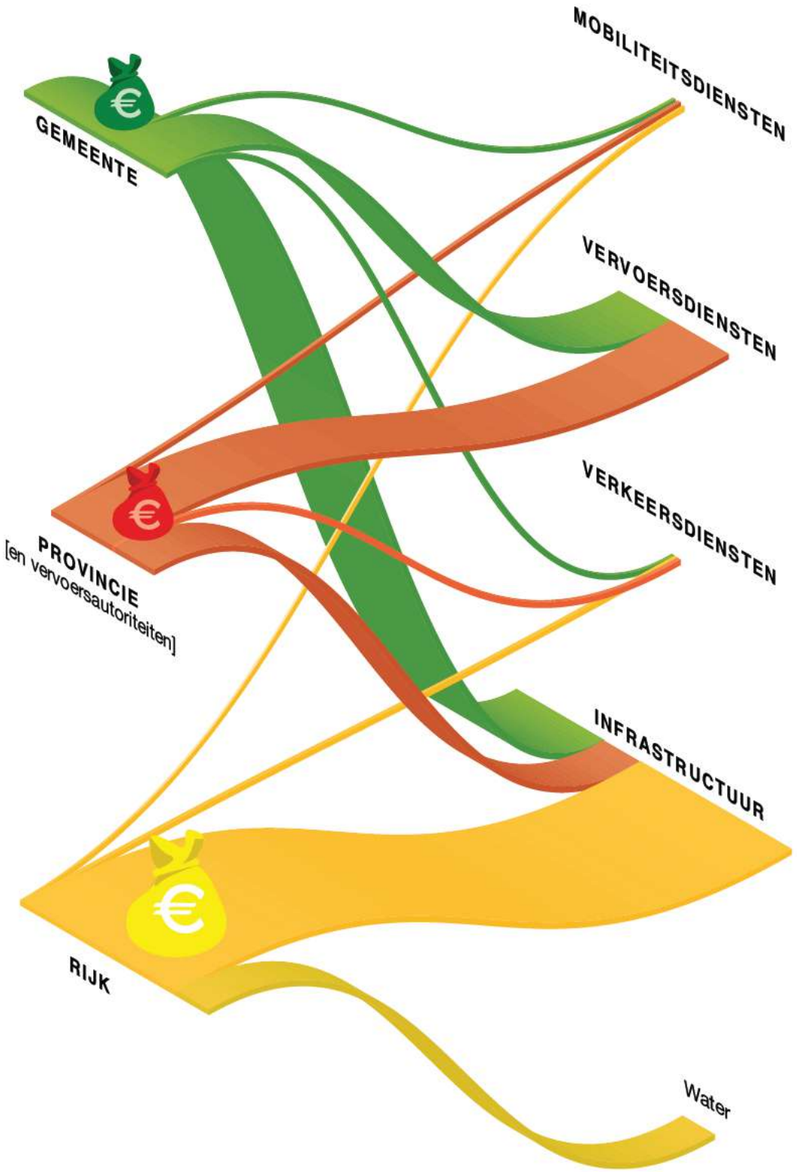
Interdepartementaal: De jaarlijkse MIRT Overzichten geven een beeld van de financiële inzet van verschillende ministeries. In 2018 is 99% van de betrokken Rijksfinanciering afkomstig van het Ministerie van IenW (75% Infrastructuurfonds, 11% brede doeluitkering (BDU) en 13% Deltafonds).

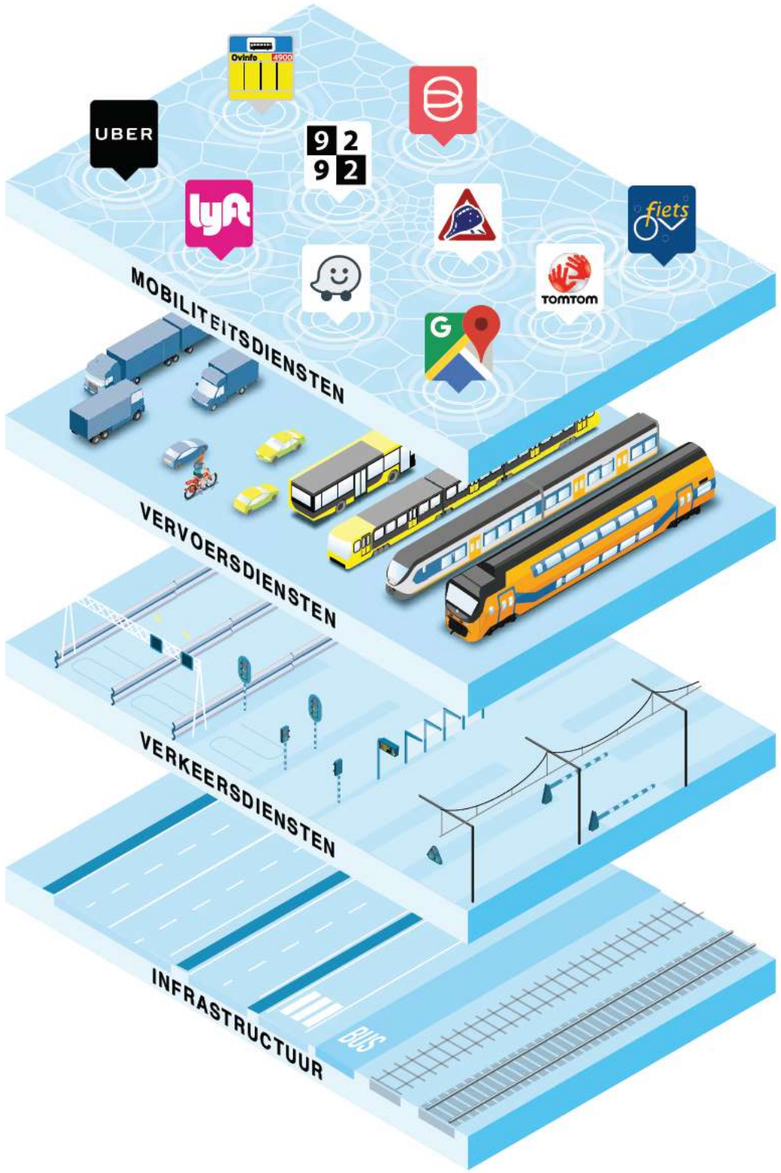
Naar thema's als ruimte, geluid, economie, landschap en natuur gaat minder dan 1% (ca. € 67 miljoen) van de totale Rijksfinanciering.

Infrastructuurfonds: In de begroting 2018 is 41% van de middelen bestemd voor hoofdwegen en 35% voor spoorwegen. Daarnaast gaat 15% naar hoofdvaarwegen, 4% naar regionale en lokale projecten en 4% naar grote projecten, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Naar aanleg van nieuwe infrastructuur gaat 37%, en eveneens 37% is gereserveerd voor onderhoud en beheer/vervangingen. Daarnaast gaat 13% naar contractvormen waarin aanleg en onderhoud zijn geïntegreerd en is 14% bestemd voor netwerkgebonden kosten, waaronder apparaatskosten van Rijkswaterstaat.

Interbestuurlijk: Het ruimtelijk beleid is gedecentraliseerd naar de provincies. Eerder becijferde de Rli de totale omvang van ruimtelijke investeringen door alle provincies gezamenlijk op € 221 miljoen, een marginaal bedrag in verhouding tot de omvang van het Infrastructuurfonds. Deel 2, hoofdstuk 4 bevat een uitgebreidere analyse van de middelen voor mobiliteit en infrastructuur van de verschillende overheidslagen.

Figuur 3: Geldstromen mobiliteit en infrastructuur





Naast de ongelijke verdeling van financiële middelen draagt ook de realiteit van het politieke besluitvormingsproces eraan bij dat de focus gericht blijft op grootschalige investeringen in infrastructuur. Regionale bestuurders voelen, ook als zij het belang van een brede integrale afweging onderkennen, in de praktijk vaak concrete lokale en regionale politieke druk om financiële middelen voor projecten 'binnen te halen' voor de regio. Integraliteit sneuvelt dan al snel (Van der Steen et al., 2017).

3.2 Een integraal mobiliteitssysteem realiseren in een langs modaliteiten georganiseerd speelveld

Het mobiliteitssysteem is primair per modaliteit georganiseerd (zie figuur 1 en Deel 2, hoofdstuk 1). Binnen de modaliteiten zijn de verantwoordelijkheden bovendien verdeeld tussen Rijk, provincies en gemeenten. De spelers per modaliteit zijn sterk gefocust op het eigen speelveld. Het is al een uitdaging om binnen een modaliteit de verschillende functionele en bestuurlijke lagen als één geheel te laten werken. Denk bij de modaliteit weg bijvoorbeeld aan de aansluiting tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Op het spoor gaat het bijvoorbeeld om de capaciteitstoedeling van ProRail aan nationale en regionale vervoerders of om de aansluiting tussen dienstregelingen van NS en het regionaal ov en taxidiensten.

Afspraken tussen overheden, uitvoeringsorganisaties en vervoerders over de te leveren prestaties worden primair gemaakt op het niveau van afzonderlijke modaliteiten. Een kosteneffectieve besteding van overheidsmiddelen is daarbij een belangrijke overweging. De inzet van de publieke middelen wordt per modaliteit en per bestuurslaag verantwoord. Als logische consequentie laten de betrokken spelers het belang van het onderdeel waarvoor zij verantwoordelijk zijn prevaleren boven het functioneren van het mobiliteitsnetwerk als geheel (en dus het belang van de reiziger en de samenleving). Zeker wanneer het aankomt op samen financieren blijkt er slechts beperkt sprake te zijn van bereidheid om mee te betalen aan opgaven die de grenzen van het eigen (bestuurlijke) mandaat overstijgen. Ook inhoudelijke prestatieafspraken, bijvoorbeeld over de betrouwbaarheid van de dienstregeling, dragen er in de praktijk aan bij dat vervoerders zich in eerste instantie richten op de aan hen gestelde prestatie-eisen voor het eigen vervoersproduct en pas in tweede instantie redeneren vanuit integrale dienstverlening in het belang van de reiziger (zie Deel 2, hoofdstuk 1). Door de sterke focus op modaliteiten worden spelers in de mobiliteitswereld onvoldoende uitgedaagd om met elkaar een robuust, duurzaam en toekomstgericht mobiliteitssysteem te ontwerpen (Jeekel, 2016).

3.3 Een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren met een investeringsagenda die primair is gericht op doorstroming

Hoewel duurzaamheid in het beleid inmiddels als belangrijk uitgangspunt voor mobiliteit wordt erkend, ziet de raad nog altijd een grote mate van vrijblijvendheid en vrijwilligheid om dit uitgangspunt daadwerkelijk te hanteren. De belangrijkste afwegingscriteria bij investeringsbeslissingen over mobiliteit zijn doorstroming en capaciteit, gesegmenteerd naar de

modaliteiten weg, spoor en water. Voor aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur geldt geen eenduidig doel voor reductie van broeikasgassen en voor andere duurzaamheidsaspecten zoals circulair gebruik van materialen, effect op biodiversiteit en luchtvervuiling. De toepassing van maatregelen is afhankelijk van de specifieke duurzaamheidsopgave van het project dat aan de orde is (Ministerie van IenM, 2017c). Om aan de internationale verplichtingen voor broeikasgasemissies te voldoen, zet het Ministerie van IenW in op een combinatie van maatregelen gericht op andere brandstoffen (bijvoorbeeld elektrisch rijden), mobiliteitsgedrag en goederenlogistiek (Ministerie van IenM, 2017b). Met een mix van technieken verwacht men de uitstoot van het wegvervoer te kunnen reduceren (SER, 2014). Maatregelen die andere vormen van mobiliteit bevorderen of de mobiliteitsbehoefte beïnvloeden, zoals ruimtelijke maatregelen, worden daarbij in de praktijk nog beperkt meegenomen.

De financieringssystematiek van het Infrastructuurfonds en de focus op bestaande modaliteiten maakt dat de vaststaande verdeling daartussen niet ter discussie wordt gesteld om meer duurzaamheid te verwezenlijken. Oplossingsrichtingen zoals een *modal shift*, niet-mobiliteit door ruimtelijke ingrepen of transformaties van individuele naar collectieve mobiliteit komen nauwelijks aan bod.

3.4 De (schijn)zekerheid van bestaande oplossingen afwegen tegen de onzekerheid en risico's van nieuwe oplossingen

Grootschalige infrastructuuroplossingen domineren de gezamenlijke investeringsstrategieën van Rijk en regio. De middelen gaan primair naar uitbreiding van de capaciteit (meer), slechts in mindere mate naar betere benutting van bestaande netwerken (beter) en nog maar zeer beperkt naar nieuwe mobiliteitsoplossingen (anders). De onbekendheid met de manier waarop het domein van mobiliteit en bereikbaarheid zich zal ontwikkelen leidt tot principiële onzekerheid over effectieve en efficiënte inzet van beleid en beschikbare middelen. In het verleden waren investeringen in infrastructuur no-regret maatregelen. In de huidige dynamiek zijn de bekende oplossingen echter minder toekomstvast en komen nieuwe beleidsopties in beeld die kosteneffectiever zijn. De veelheid, snelheid en onvoorspelbaarheid van alle ontwikkelingen leiden ertoe dat het oplossend vermogen van de nieuwe mogelijkheden nog niet altijd duidelijk is en de termijn waarbinnen deze mogelijkheden beschikbaar komen evenmin. De reflex van beleidsmakers is om primair door te gaan op de bekende weg (meer van hetzelfde) om de onzekerheid over het succes van de inzet van publieke middelen uit de weg te gaan. De realiteit van het politieke systeem draagt daaraan bij, omdat niet snel wordt teruggekomen op eerder gemaakte keuzes. De raad constateert echter dat ook voor een investeringsstrategie die zich richt op het uitbreiden van de bestaande infrastructuur en de bestaande capaciteit inmiddels geldt dat onzeker is in hoeverre die een toekomstvaste oplossing biedt. Met nieuwe, andere potentiële oplossingen wordt wel veel geëxperimenteerd (pilots worden uitgevoerd of er wordt onderzoek verricht), maar er is nog koudwatervrees om deze op grotere

schaal toe te passen. Ervaringen met nieuwe oplossingsrichtingen (zie Deel 2, hoofdstuk 2) laten echter zien dat grote schaal en massa juist nodig kunnen zijn om de oplossingen te laten werken.

De NMCA en Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyses (MKBA) spelen een belangrijke rol in het huidige afwegingskader voor inzet van het Infrastructuurfonds (zie Deel 2, paragraaf 2.3). De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse. Grote transities in duurzaamheid, energie, digitalisering of zelfrijdende auto's worden hierin niet meegenomen, hoewel de NMCA hier wel gevoeligheidsanalyses voor uitvoert. MKBA's kunnen moeilijk uit de voeten met veranderingen die zich niet trendmatig, maar schoksgewijs ontwikkelen, zoals nu bij mobiliteit het geval is. Het bepalende karakter van de NMCA voor de prioriteitsstelling tussen opgaven, gekoppeld aan het instrumentarium van het Infrastructuurfonds dat gericht is op bestaande modaliteiten, en het gebruik van MKBA's waarin schoksgewijze veranderingen moeilijk kunnen worden meegenomen, leidt ertoe dat vooral de oplossingen worden gekozen die capaciteitsuitbreiding binnen bestaande deelsystemen betekenen.

4

VAN B NAAR ANDERS

De raad vindt dat in aanvulling op zijn aanbevelingen uit 'Dichterbij en sneller' (Rli, 2016), de goede intenties van de Vernieuwing MIRT en andere beleidsvernieuwingen rond mobiliteit krachtig doorgezet moeten worden. Hierna doet de raad aanbevelingen die daaraan kunnen bijdragen. Het betreft aanbevelingen die in de praktijk kunnen helpen om tot toekomstbestendigere en effectievere investeringen te komen. De raad realiseert zich dat de voorgestelde veranderingen veel vragen van alle spelers en dat bestaande routines en institutionele arrangementen ter discussie gesteld moeten worden.

De vijf aanbevelingen van de Rli zijn:

1. Rijk: creëer in het afwegingskader voor het Mobiliteitsfonds veel meer ruimte voor vernieuwing en duurzaamheid dan nu het geval is.
2. Rijk: reserveer structureel middelen voor duurzaam onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur.
3. Rijk: stel duidelijke kaders voor de mobiliteitstransitie.
4. Gezamenlijke overheden: investeer in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt.
5. Gezamenlijke overheden: neem de ruimte om eerder genomen mobiliteitskeuzes te heroverwegen.

Aanbeveling 1: Rijk, creëer in het afwegingskader voor het Mobiliteitsfonds veel meer ruimte voor vernieuwing en duurzaamheid dan nu het geval is

De Vernieuwing MIRT en de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's hebben de intentie om met meerdere bestuurslagen te komen tot bredere afwegingen over bereikbaarheid. Tot op heden zijn daarentegen de belangrijkste afwegingscriteria voor mobiliteitsinvesteringen uit het Infrastructuurfonds de doorstroming en de capaciteit, gebaseerd op de NMCA. Tijdens de begrotingsbehandeling (Tweede Kamer, 2017b) gaf de minister aan dat voor het nog in te stellen Mobiliteitsfonds een nieuw afwegingskader geformuleerd zal worden. De raad is van mening dat dit afwegingskader het verbreden van de afwegingen moet bevorderen, omdat dat fonds in de praktijk verreweg de grootste financieringsbron van het MIRT is.

Dat betekent dat bij financieringsbeslissingen de ruimtelijke en de infrastructurele oplossingen expliciet tegen elkaar afgewogen zouden moeten kunnen worden en bekeken moet worden hoe ruimtelijke inrichting en mobiliteitsoplossingen elkaar kunnen versterken, zodat feitelijk sprake is van een bereikbaarheidsfonds (Rli, 2016). In het Regeerakkoord 2017-2021 kiest het Rijk echter voor een Mobiliteitsfonds dat niet bestemd is voor de financiering van ruimtelijke oplossingen. Daarvan uitgaande adviseert de raad om een afwegingskader voor het Mobiliteitsfonds te formuleren dat voldoet aan de volgende uitgangspunten:

- Betrek alle typen mobiliteitsoplossingen voor maatschappelijke opgaven in de afweging.
- Bied ruimte voor innovatie (beter en anders) van het mobiliteitssysteem.
- Stel randvoorwaarden aan mobiliteitsoplossingen op grond van milieu- en duurzaamheidseffecten.

Het afwegingskader moet dus meer zijn dan een verdere verfijning van de NMCA en de MKBA's. De raad vindt dat afwegingen zich moeten richten op het oplossend vermogen in het licht van brede maatschappelijke opgaven.

Met uitsluitend een focus op specifieke knelpunten in de infrastructuur worden die knelpunten niet toekomstbestendig opgelost.

Dit betekent ook dat naar de mening van de raad de middelen uit het Infrastructuurfonds (en het toekomstige Mobiliteitsfonds) niet langer primair voor infrastructuurinvesteringen gereserveerd dienen te zijn. Er zijn juist substantiële investeringen nodig in beter gebruik van bestaande infrastructuur en bestaande mobiliteitsconcepten en in nieuwe mobiliteitsconcepten (anders). Denk aan het anders organiseren van de toegang tot weginfrastructuur, investeringen die hoogfrequenter en fijnmaziger benutting van het spoor mogelijk maken, optimalisatie van de vervoersketen in de *last mile* en het scheiden van verkeer met verschillende snelheden in stedelijk gebied. De raad adviseert om nu al vanuit het Infrastructuurfonds een substantieel deel van de middelen vrij te maken voor dit type oplossingen. Het nieuwe artikel Artikel 20 van de Wet Infrastructuurfonds (Tweede Kamer, 2017c) biedt daartoe al mogelijkheden voor de Verkenningsfase van het MIRT-proces (zie Deel 2, hoofdstuk 5).

Aanbeveling 2: Rijk, reserveer structureel middelen voor duurzaam onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur

Het Nederlandse mobiliteitsnetwerk blijft niet uit zichzelf van uitmuntende kwaliteit. Die hoge kwaliteit vraagt om voortdurend onderhoud en beheer, mede gericht op toekomstig gebruik door veranderende voertuigen en mobiliteitsdiensten. Nu gebeurt dat ook al: in het Infrastructuurfonds is ruim 40% (inclusief vaarwegen; voor spoor is dit 53% en voor weg 34%) gereserveerd voor onderhoud en beheer. In begrotingen van decentrale overheden en vervoersautoriteiten loopt dit op tot 60%. De raad meent dat afwegingen over het investeren in innovaties van het mobiliteitssysteem niet ten koste mogen gaan van de kwaliteit van het bestaande infrastructuurnetwerk. Ook mag geld voor beheer en onderhoud geen onderwerp worden van kortetermijnpolitiek. Veranderende inzichten in het functioneren van het mobiliteitssysteem of afwegingen over duurzaamheid kunnen in de toekomst vanzelfsprekend leiden tot heroverweging van de omvang van het budget voor onderhoud en beheer (zie ook aanbeveling 5).

De raad adviseert daarom – naast de in aanbeveling 1 genoemde breed inzetbare middelen – blijvend budgetten te reserveren voor het beheer en onderhoud van het bestaande infrastructuurnetwerk, die in omvang recht doen aan de verwachtingen over (toekomstige) kosten van beheer en onderhoud. De raad is van mening dat ook voor beheer- en onderhoudsprojecten duidelijke duurzaamheidsdoelen dienen te gelden die aansluiten bij het in aanbeveling 1 genoemde afwegingskader. Voor de al aanbestede werken dient nagegaan te worden in hoeverre de uitvoering alsnog meer in lijn gebracht kan worden met deze duurzaamheidsdoelen.

Aanbeveling 3: Rijk, stel duidelijke kaders voor de mobiliteitstransitie

Een verandering in het aanbod van vervoersmogelijkheden is onvermijdelijk gezien de veranderende behoeften en nieuwe ontwikkelingen. In het huidige beleid kiest de rijksoverheid voor een rol die gericht is op het leveren van infrastructuur, verkeersdiensten en een deel van de traditionele vervoerdiensten (het openbaar vervoer) (zie figuur 1). Voor het overige tracht het Rijk randvoorwaarden te stellen en verwacht men oplossingen uit

'de markt'. De raad constateert dat deze rolopvatting onvoldoende bijdraagt aan het versnellen van de transitie op de volgende onderdelen:

- Verduurzaming van mobiliteit vraagt om duidelijkheid over de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden.
- Succesvolle implementatie van nieuwe mobiliteitsconcepten vraagt om schaalgrootte en grote voorinvesteringen.
- Succesvolle implementatie van nieuwe mobiliteitsconcepten vraagt om stimulerende regelgeving.

Om die reden adviseert de raad de rijksoverheid om duidelijk richting te geven aan de mobiliteitstransitie, waarbij de uitgangspunten voor het afwegingskader (zie aanbeveling 1) in acht worden genomen. Om die richtinggevende rol te kunnen invullen moet de rijksoverheid ook de kennis benutten die beschikbaar is bij diverse platforms die zich richten op innovatie van de mobiliteit, zoals Connekt, de Automotive Campus in Helmond, Future Mobility Movement of de Verkeersonderneming.

Naar de mening van de raad is onder andere een duidelijke richting nodig op de volgende aspecten:

- Versnel de duurzaamheidstransitie van personenmobiliteit door in te zetten op een versnelde uitfasering van de brandstofmotor, voor zover mogelijk in internationaal verband. Dit kan bijvoorbeeld door strengere eisen aan emissies of door een toelatingssysteem voor het Nederlandse wegennet gekoppeld aan een gedifferentieerde prijs op basis van de emissie.
- Neem barrières voor nieuwe toetreders in het mobiliteitssysteem weg. De vernieuwing van het mobiliteitssysteem die de raad bepleit, is niet alleen te verwachten van de bestaande grote spelers in de mobiliteitswereld. Beter en anders zal in veel gevallen moeten komen van nieuwe spelers. De huidige ordening van de mobiliteitswereld (zie Soeterbroek, 2017) werpt echter diverse barrières op voor nieuwe toetreders. Dit gebeurt in de vorm van wet- en regelgeving (Rli, 2016), maar ook met zaken als beschikbaarheid van data, de toegang tot *ticketing*-systemen, de formulering van prestatie-eisen in concessies of de reikwijdte van modelberekeningen. Geef in aanbestedingstrajecten expliciet ruimte aan betere en andere mobiliteitsoplossingen door bij aanbestedingen op de weg niet alleen de fysieke infrastructuur centraal te stellen, maar ook de geleverde mobiliteitsoplossing en door in het ov meer ruimte te geven aan gedifferentieerd aanbesteden.
- Denk na over een instrumentarium voor het borgen van publieke belangen dat ook werkt in een veranderend speelveld. Nieuwe spelers zullen veelal datagedreven bedrijven zijn die de markt vanuit een andere invalshoek benaderen dan de gevestigde partijen. De bestaande instrumenten om publieke belangen te borgen (vergunningen, concessies, wetten en regels) zijn niet vanzelfsprekend geschikt om daarop in te spelen.
- Ontwikkel stimulerende wet- en regelgeving voor betere en andere oplossingen. In 'Dichterbij en sneller' (Rli, 2016) adviseerde de raad al om een Bereikbaarheidswet te introduceren, waarin onder andere de regulering van de verschillende modaliteiten opengebroken wordt om nieuwe concepten te kunnen laten toetreden tot het mobiliteitssysteem.

Vooral het wegnemen van toetredingsbarrières vraagt om aandacht. De raad onderstreept nogmaals het belang van die aanbeveling.

Aanbeveling 4: Gezamenlijke overheden, investeer in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruik

Het oplossend vermogen van nieuwe mobiliteitsconcepten en de termijn waarop die implementeerbaar zijn is vaak nog onzeker. Niettemin hebben verschillende nieuwe concepten al een behoorlijk potentieel om een bijdrage te leveren aan mobiliteitsopgaven (zie Deel 2, hoofdstuk 2). Deze concepten hebben gemeen dat er schaalgrootte nodig is om een succesvolle bijdrage te kunnen leveren. De implementatie ervan vraagt mogelijkerwijs om een ander gebruik van onze infrastructuur of om aanvullende investeringen in de digitale infrastructuur voor mobiliteit. Hoewel in het beleid wordt erkend dat niet de modaliteiten of de infrastructuren bepalend dienen te zijn bij investeringen maar de opgaven, constateert de raad dat het debat over investeringen nog vaak een debat is over bestaande modaliteiten. Daarbij tekent zich binnen het politieke discours nog altijd een tegenstelling af tussen 'de auto' ('rechts') en 'het openbaar vervoer/de fiets' ('links'). Dit dominante denken over bekende mobiliteitsoplossingen moet doorbroken worden, want het sluit niet aan bij de realiteit waarin auto, openbaar vervoer en fiets steeds meer naar elkaar zullen toegroeien en waarin het veel meer gaat om het verwezenlijken van fijnmazig en hoogfrequent vervoer met een gering ruimtebeslag dan om een keuze tussen auto of ov/fiets.

De raad meent dat nieuwe oplossingen niet uitsluitend uit de markt kunnen komen, maar dat voor vernieuwing van het mobiliteitssysteem substantiële investeringen door de overheid noodzakelijk zijn. Daarom adviseert de raad aan de gezamenlijke overheden om, afhankelijk van de specifieke regionale opgave, fors te investeren in nieuwe mobiliteitsconcepten en mobiliteitsconcepten die de bestaande infrastructuur beter weten te benutten, in plaats van in uitbreiding van de infrastructuur zelf. Regionale (bestuurlijke) overleggen moeten daartoe veel meer openstaan voor nieuwe spelers en platforms die zich bezighouden met vernieuwing van het mobiliteitssysteem. Van belang is dat mobiliteitsoplossingen (kunnen) verschillen tussen stedelijke regio's en het landelijk gebied. In welke mate en tegen welke kosten nieuwe concepten mogelijk en bruikbaar zijn in specifieke regio's, dient per regionale opgave onderzocht te worden.

Enkele voorbeelden van oplossingsrichtingen die de raad ziet, zijn:

- Beter verknopen en vernetwerken van bestaande infrastructuren. Integratie van het hoofdrailnet met regionale of stedelijke railsystemen (zoals metro, tram, lightrail) biedt kansen om een verdere vernetwerking van meer fijnmazige en hoogfrequente (collectieve) vervoerssystemen te verwezenlijken met een beperkt ruimtebeslag. Dergelijke oplossingen zijn overigens niet per se goedkoper dan klassieke railoplossingen. In combinatie met *feeders* in de vorm van bussen, deeltaxi's of fietsconcepten is verdere vernetwerking te realiseren.
- Voor het gebruik van de infrastructuur zou gedacht kunnen worden aan nieuwe wijzen van capaciteitstoedeling om de benutting efficiënter te laten verlopen, bijvoorbeeld met verhandelbare spitsrechten voor de

weg of tariefdifferentiatie over de dag voor het spoor. In de luchtvaart en op het spoor is het volstrekt normaal dat capaciteit van de infrastructuur stringent wordt toegedeeld aan gebruikers. In contrast daarmee is de Nederlandse weg volledig vrij toegankelijk, met uitzondering van enkele milieuzones en oeververbindingen.

- Naast beter gebruik van infrastructuur en meer nabijheid, bieden andere (nieuwe) vormen van mobiliteit, zoals smart mobility, deelsystemen en fietsconcepten, (een deel van) de oplossing voor de toekomst. Ze gebruiken veelal de bestaande infrastructuur, maar op een andere manier. Wat de ontwikkelingen ook zijn, zeker is dat er aanzienlijke investeringen in onder andere ICT- en energie-infrastructuur nodig zullen zijn (Jeekel, 2016; Ministerie van IenM, 2016b).

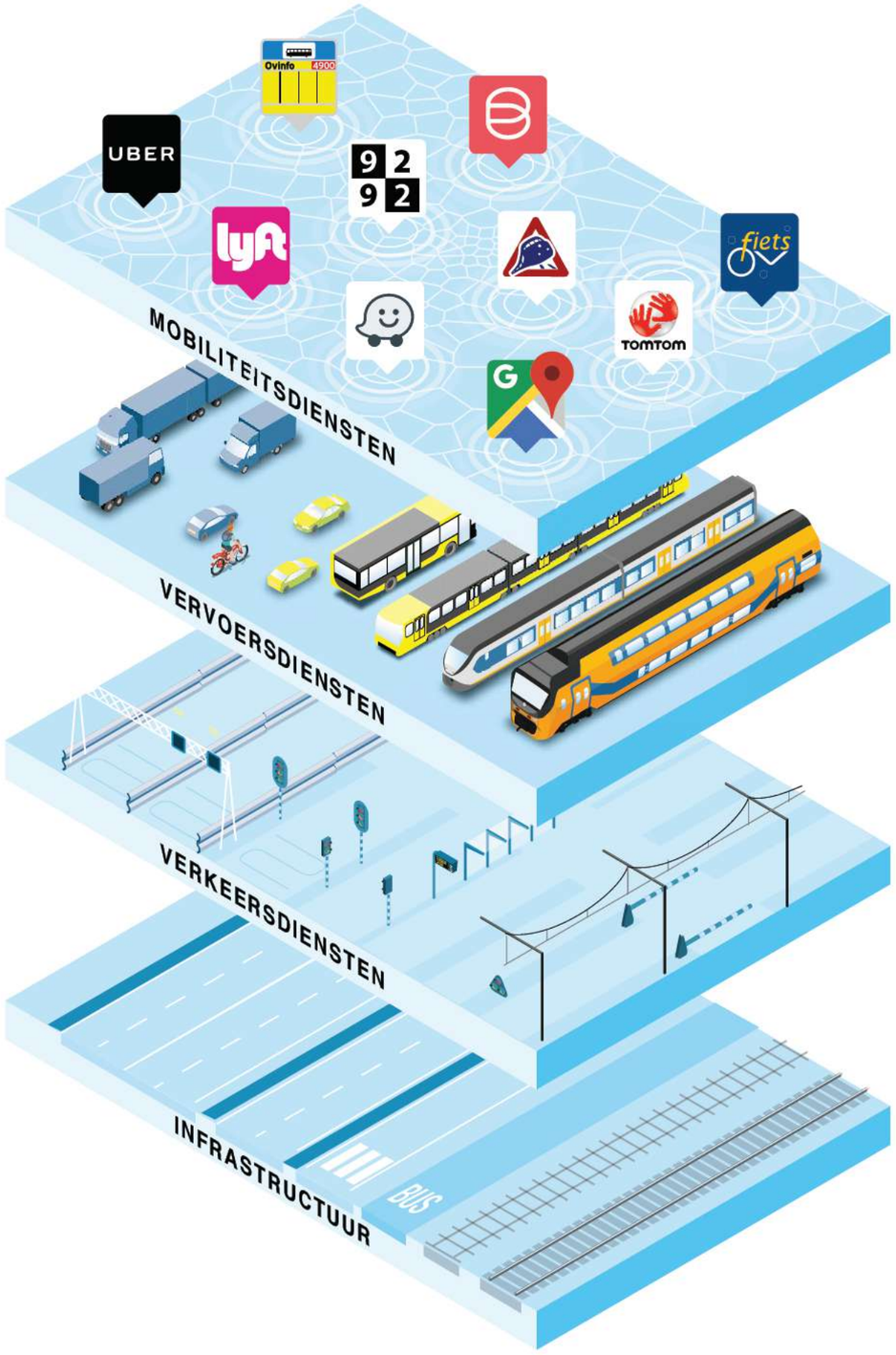
Aanbeveling 5: Gezamenlijke overheden, neem de ruimte om eerder genomen mobiliteitskeuzes te heroverwegen

De voorgaande aanbevelingen richten zich op het versterken en versnellen van de beleidsvernieuwingen die al in gang zijn gezet. De raad meent dat deze samenhangende aanbevelingen in de toekomst kunnen bijdragen aan een effectievere besteding van middelen voor mobiliteit. Dat roept de vraag op of de huidige geplande investeringen het heroverwegen waard zijn. Met andere woorden: kunnen we meer doen met het al (voor voornamelijk infrastructuur) bestemde geld? Het is bijvoorbeeld de vraag hoe de ambitie uit het Regeerakkoord 2017-2021 om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn, gerealiseerd kan worden zonder een heroverweging van de beschikbare middelen voor infrastructuur.

De raad is zich er terdege van bewust dat eerder genomen besluiten niet zonder meer teruggedraaid kunnen worden. Zonder breder afwegingskader, gerichte kaderstelling en investeringen in innovatie zal een heroverweging waarschijnlijk ook geen nieuwe uitkomst opleveren. Eerder in dit advies is al aangehaald dat het proces, de financiering en de werkwijze rond het MIRT ook kunnen leiden tot suboptimale keuzes. Dat brengt met zich mee dat een zekere mate van heroverweging van investeringsprojecten die al lang geleden geagendeerd zijn of meer recentelijk zijn voorgenomen in het Regeerakkoord, aan te bevelen is. Overheden zouden de ruimte moeten nemen om, zodra de intenties van de Vernieuwing MIRT en de hiervoor genoemde aanbevelingen doorwerking krijgen in de praktijk, eerder gemaakte keuzes voor specifieke projecten gezamenlijk tegen het licht te houden.

Vanuit een brede vraagstelling over de beste mobiliteitsoplossing voor de opgaven in een regio zouden de samenwerkende spelers tot heroverweging moeten kunnen komen van de besteding van geld dat voor specifieke infrastructuurprojecten gereserveerd is, in combinatie met een blijvende regionale beschikbaarheid van de bijbehorende middelen. Dat betekent: heroverwegen los van (voorkeuren voor) specifieke modaliteiten, met als randvoorwaarde ruimte voor innovatie en duurzaamheidseffecten (zie aanbeveling 1). In de paragrafen 2.2 en 5.4 van Deel 2 zijn enkele voorbeelden gegeven van eerder gemaakte heroverwegingen.

DEEL 2 | ANALYSE



1

HET MOBILITEITSSYSTEEM

Dit hoofdstuk beschrijft het mobiliteitssysteem en de verschillende lagen daarbinnen. Geanalyseerd wordt welke verschillen er binnen het systeem bestaan tussen modaliteiten, zoals auto, ov en fiets, en welke eigen kenmerken, werkwijzen, organisatievormen en gebruiken die modaliteiten hebben. Duidelijk wordt dat onder invloed van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen deze deelsystemen aan fundamentele veranderingen onderhevig zijn en dat die veranderingen impact hebben, zowel op als tussen de modaliteiten. De beschrijving laat zien welke partijen in verschillende deelsystemen en verschillende fases betrokken zijn en beschrijft de opgave waar partijen voor staan, inclusief de opgave om de samenwerking verder te intensiveren en waar nodig opnieuw vorm te geven.

1.1 Mobiliteitssysteem in lagen

Het mobiliteitssysteem is opgebouwd uit meerdere lagen, zoals de figuur hiernaast laat zien. Elk van deze lagen kent eigen verschijningsvormen, kenmerken en betrokken partijen, die bovendien verschillen naar onder meer type infrastructuur (verschillende deelsystemen zoals weg, spoor en water) en modaliteit (verschillende deelsystemen voor bijvoorbeeld auto, openbaar vervoer of fiets).

1. Fysieke infrastructuur: wegen, spoorwegen, vaarwegen
2. Verkeersdiensten: maatregelen om de capaciteit op netwerkniveau optimaal te benutten
3. Vervoermiddelen en -diensten: de verschillende modaliteiten
4. Mobiliteitsdiensten: diensten die (delen van) de reis faciliteren en ondersteunen

1. Fysieke infrastructuur: de basis van het mobiliteitssysteem wordt gevormd door het geheel aan infrastructuren waarover de verplaatsingen plaatsvinden: wegen, fietspaden, tramrails, metrorails, spoorwegen, vaarwegen, busbanen, voetpaden, enzovoort. Het totale Nederlandse wegennet is ongeveer 139.000 kilometer lang en behoort tot de meest uitgebreide netwerken ter wereld (CPB & PBL, 2016).

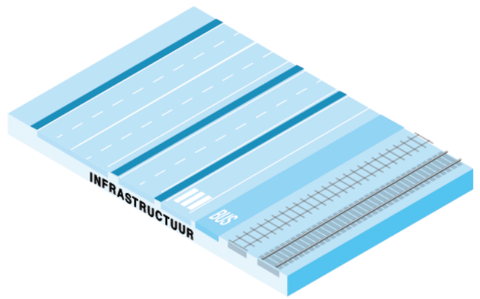
2. Verkeersdiensten: de tweede laag betreft het totaal aan maatregelen en acties waarmee de capaciteit op netwerkniveau optimaal en veilig wordt benut bij een gegeven verkeersaanbod en gegeven de beschikbare infrastructuur (RVW, 2003). Op het spoor gaat het hierbij onder meer om de capaciteitstoedeling van de beschikbare infrastructuur aan de verschillende gebruikers. Op de weg gaat het om verschillende vormen van verkeersmanagement die de doorstroming en veiligheid bevorderen, zoals (dynamische) route-informatie, bewegwijzering en toeritdosering.

3. Vervoermiddelen en -diensten: de derde laag in het mobiliteitssysteem vormen de gebruikers van het systeem en de vervoermiddelen en

-diensten waarmee zij zich door het systeem verplaatsen. Enerzijds betreft dit het individuele vervoer waarbij de reiziger zichzelf verplaatst met zijn eigen (of gehuurde, geleaste, gedeelde, enzovoort) vervoermiddel (auto, motor, fiets, enzovoort). Anderzijds zijn het vervoerdiensten waarbij de reiziger zich laat verplaatsen, zowel individuele vervoerdiensten (zoals taxivervoer) als collectieve vervoerdiensten (de meeste vormen van openbaar vervoer vallen hieronder, maar ook het besloten busvervoer en doelgroepenvervoer).

4. Mobiliteitsdiensten: de vierde laag wordt gevormd door een scala aan flankerende diensten die de reiziger en zijn reis faciliteren en ondersteunen. Deze diensten variëren van min of meer traditionele mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur, verkeersinformatie en routeplanners tot nieuwe, vaak ICT-gerelateerde mobiliteitsdiensten zoals realtime route-informatie, autodelen en andere diensten die 'van bezit naar gebruik' faciliteren en Mobility as a Service-achtige concepten (MaaS), waarbij niet de modaliteit, maar de verplaatsing van A naar B centraal staat.

De lagen in het mobiliteitssysteem, en de deelsystemen daarbinnen, zijn op uiteenlopende manieren georganiseerd, met elk hun eigen speelveld van organisaties en organisatievormen, verschillen in rol- en taakverdeling tussen overheden onderling, uitvoeringsorganisaties, vervoerbedrijven en overige marktpartijen en met uiteenlopende financierings-, verdien- en marktmodellen. Deze worden in dit hoofdstuk voor elk van de lagen uit het mobiliteitssysteem beschreven.



1.2 Fysieke infrastructuur

Infrastructuur in Nederland wordt vrijwel uitsluitend aangelegd in opdracht van de verschillende overheden. Het integraal afwegen bij besluiten over de aanleg van nieuwe infrastructuur van de voordelen van verbeterde mobiliteit en bereikbaarheid tegen de nadelen voor andere ruimtelijke functies en de externe effecten van het gebruik van de infrastructuur is een publieke taak (CPB & PBL, 2016). De overheden zijn tevens (eind)verantwoordelijk voor beheer en onderhoud en voor renovatie en vervanging van infrastructuur. Het geld voor aanleg en beheer van de fysieke infrastructuur is vrijwel volledig afkomstig uit publieke middelen. Overheden zijn daarom vrijwel altijd eigenaar van de fysieke infrastructuur.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de rijksinfrastructuur (het hoofdwegennet, het overgrote deel van het spoornet en het hoofdvaarwegennet). De provincies zijn verantwoordelijk voor aanleg, beheer en onderhoud van provinciale wegen en vaarwegen en in enkele provincies voor een klein deel van het spoornetwerk. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de gemeentelijke wegen. Ook de waterschappen beheren een deel van de fysieke (weg) infrastructuur. Van de totale weginfrastructuur (in aantallen kilometers) is

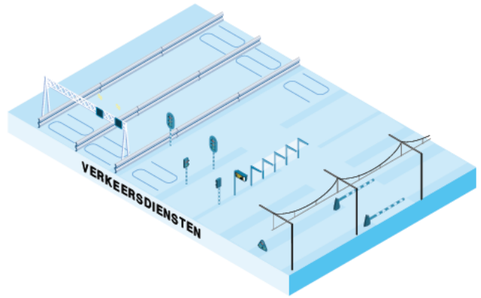
4% eigendom van het Rijk, 6% van de provincies, 85% van de gemeenten en 5% van de waterschappen (CBS, 2018).

Rijkswaterstaat (RWS) is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van rijkswegen, hoofdvaarwegen en bijbehorende infrastructuren (viaducten, tunnels, bruggen en dijken). RWS is een directoraat-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De juridische basis voor de activiteiten van RWS is de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr).

ProRail is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de hoofd-spoorweginfrastructuur (sporen, wissels, seinen en overwegen) en is eigenaar van de stations, voor zover het de railverkeers- en vervoersinfra-structuur betreft (waaronder rails, perrons en stationstunnels). NS is eige-naar van de stationsgebouwen en de retailvoorzieningen op de stations. De juridische basis voor de activiteiten van ProRail is de Spoorwegwet. Deze geeft algemene regels voor aanleg, beheer, toegankelijkheid en gebruik van het spoor. ProRail is houder van de beheerconcessie van de Nederlandse hoofdspoorwegen en ontvangt hiervoor een concessievergoeding. In de beheerconcessie staan afspraken tussen ProRail en de overheid over beheer en onderhoud van het spoor, waaronder de eisen voor betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. In het jaarlijkse beheerplan geeft ProRail aan hoe het bedrijf dat organiseert. De huidige concessie loopt van 2015 tot 2025. ProRail is een bv met de Staat der Nederlanden als enige aandeel-houder. Het kabinet heeft het voornemen om ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan, waarmee ProRail wordt ondergebracht bij de rijksoverheid.

Het beheer en onderhoud van de stedelijke en regionale tram-, metro- en overige ov-systemen is veelal in handen van de vervoerbedrijven en maakt deel uit van hun vervoerconcessie.

De feitelijke aanleg, het beheer en onderhoud en de renovatie en vervan-ging besteden de verschillende organisaties uit aan marktpartijen. Zo besteedt ProRail het beheer en onderhoud uit aan marktpartijen die dit in verschillende onderhoudsgebieden op wisselende regionale schaal meer-jarig uitvoeren.

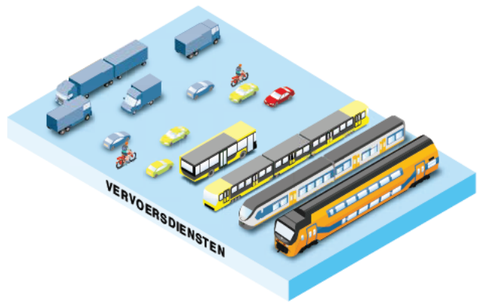


1.3 Verkeersdiensten

Het speelveld voor verkeersdiensten bestaat uit een combinatie van publieke en private partijen. Publieke spelers zijn RWS op het rijkswe-gennet, en provincies en gemeenten op het onderliggend wegennet. Ze beschikken over juridisch instrumentarium in de vorm van geboden en verboden (zoals snelheidslimieten en het openstellen van spitsstroken en plusstroken of juist het sluiten van rijstroken in geval van ongelukken of andere calamiteiten) en maatregelen op het gebied van dynamisch

verkeersmanagement. Voor andere facetten van verkeersmanagement (informeren, geleiden) komen steeds meer private spelers op de markt, zogenoemde *service providers*, die met behulp van op data gebaseerde apps, navigatiesystemen enzovoort bijdragen aan het beter benutten van de beschikbare infrastructuur. Deze private ontwikkelingen leiden er mogelijk toe dat traditionele verkeersmanagementmaatregelen via wegkantsystemen geleidelijk zullen worden vervangen door *in-car* systemen (Beemster et al., 2017).

ProRail moet op het hoofdspoornet zorgen voor een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit en voor het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur (Ministerie van IenM, 2014a). ProRail stelt daartoe de dienstregeling vast en bepaalt wanneer een vervoerder treinen mag laten rijden. Vervoerders betalen een vergoeding aan ProRail voor het gebruik van het spoor. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) bewaakt dat ProRail de capaciteit eerlijk verdeelt over de verschillende vervoerders en let erop dat alle vervoerders onder dezelfde voorwaarden gebruik van het spoor kunnen maken. In de stadsregionale railsystemen zijn de vervoer- en beheerconcessie niet gescheiden en is de capaciteitstoedeling onderdeel van de concessie-afspraken met de stadsregionale vervoerbedrijven, die daarbinnen zelf de capaciteitstoedeling voor hun rekening nemen.



1.4 Vervoermiddelen en vervoerdiensten

Het speelveld rond vervoermiddelen en vervoerdiensten is zeer divers en hangt sterk samen met de verschillende modaliteiten. Voor het individuele en het privévervoer (auto, motor, fiets, enzovoort) bestaat het systeem voornamelijk uit marktpartijen, in het bijzonder de transportmiddelenindustrie (inclusief toeleveranciers en afnemers, waaronder retail), maar ook bijvoorbeeld bedrijven die vervoermiddelen verhuren of leasen (auto- en fietsverhuurbedrijven, ov-fiets). Consumenten en hun vertegenwoordigende organisaties zoals de ANWB vertegenwoordigen de vraagkant.

Het institutionele systeem voor vervoerdiensten bestaat uit de leveranciers van individuele vervoerdiensten (taxibedrijven) en van collectieve vervoerdiensten (de meeste vormen van openbaar vervoer, besloten busvervoer en doelgroepenvervoer). Voor de periode 2015-2025 heeft het Ministerie van IenW de concessie voor het hoofdrailnet onderhands gegund aan de NS. NS verzorgt het treinverkeer op circa 90% van het nationale spoornetwerk. De provincies hebben het personenvervoer over het regionale spoor en ander regionaal openbaar vervoer (vooral busvervoer) openbaar

aanbesteed. Het grootste deel van het regionale openbaar vervoer wordt uitgevoerd door Arriva, Connexxion en Qbuzz, dochters van grote internationale openbaarvervoerbedrijven (respectievelijk Deutsche Bahn, het Franse Veolia en de Italiaanse vervoersmaatschappij Busltalia). In de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het metro-, tram- en busvervoer via een onderhandse gunning vooralsnog in handen van de gemeentelijke vervoerbedrijven (CPB, 2016).

In de concessievoorwaarden ligt vast welke vervoerdiensten een vervoerder gedurende een bepaalde periode dient te verlenen en tegen welke (financiële) voorwaarden. De concessie wordt verleend aan de partij die het meest kosteneffectief de gestelde doelen uit het programma van eisen kan leveren. In de concessieverlening liggen hierover prestatieafspraken vast tussen de vervoerder en de concessieverlener. Zo zijn de afspraken tussen het Rijk en NS vastgelegd in de 'Concessie Hoofdrailnet 2015-2025' (Ministerie van lenM, 2014b). Die afspraken betreffen prestatiegebieden zoals de deur-tot-deurreis, reisgemak, reisinformatie, veiligheid en betrouwbaarheid, en duurzaamheid. Regionale vervoerbedrijven maken soortgelijke afspraken voor hun concessies. De ACM vervult een toezichthoudende rol bij aanbestedingen van het regionale ov en ziet erop toe dat de verschillende vervoerders vergelijkbare voorwaarden krijgen. Het doel is een eerlijke en gezonde concurrentie mogelijk te maken en te voorkomen dat publiek geld voor niet-publieke doelen wordt ingezet (CPB & PBL, 2016).

Uit verschillende evaluaties komt naar voren dat de huidige systematiek van concessieverlening en de wijze van financieren te weinig prikkels voor innovatie bevatten. Verklaringen hiervoor zijn de toegenomen complexiteit van concessies, het dichtgetimmerde karakter van contracten tussen overheden en vervoerders, en de juridificering van processen die weinig ruimte laten voor dynamiek en ondernemerschap (KiM, 2016).

Ook het wet- en regelgevingskader is aan veranderingen onderhevig. In 'Dichterbij en sneller' (Rli, 2016) constateert de raad dat de huidige wet- en regelgeving op het gebied van personenvervoer stamt uit de tijd waarin de overheid verantwoordelijk was voor infrastructuur en voor (de organisatie en financiering van) collectief ov. In wet- en regelgeving is daarom een duidelijke scheiding aangebracht tussen ov, taxi en privévoertuigen. Zo worden in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) ov en taxivervoer expliciet van elkaar onderscheiden. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit leiden er echter toe dat het onderscheid tussen vervoersmodaliteiten aan het verdwijnen is. Apps als BlaBlaCar of Toogethr leveren geen taxi's, maar ook geen privévervoer.

1.5 Mobiliteitsdiensten

Traditionele verschijningsvormen van mobiliteitsdiensten zijn tankstations, eetgelegenheden langs de weginfrastructuur en horeca- en retailvoorzieningen op stationslocaties. Het Rijksvastgoedbedrijf veilt sinds 2002 de tankstations langs het hoofdwegennet, op basis van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen. Laadstations voor elektrische auto's zijn een voorbeeld van de vernieuwing die onder invloed van technologische ontwikkelingen voor deze vorm van mobiliteitsdiensten gaande is.

Ook de autoverzekering is een mobiliteitsdienst die in beweging is. Zo zijn er inmiddels verzekeringsmaatschappijen die verzekeren per gereden kilometer in plaats van per jaar. Ook zijn er verzekeraars die automobilisten belonen voor goed gedrag, bijvoorbeeld minder remmen en optrekken of minder van strook wisselen (ANWB, myJINI).

Daarnaast ontwikkelen zich steeds meer datagedreven diensten met toegevoegde waarde voor het mobiliteitssysteem. Voorbeelden zijn reisplanners, realtime reisinformatie, deelplatforms, navigatiesystemen en mobiliteitsplatforms. Deze diensten maken ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem mogelijk, zoals Mobility as a Service en vernieuwende vormen van voertuig- en ritdelen. De ontwikkeling en de toegevoegde waarde van deze diensten gaan hand in hand met de snel toenemende beschikbaarheid van relevante data.

Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe vraagstukken rond marktordening en daarnaast tot nieuwe mogelijkheden en vormen van samenwerking. Rond het gebruik van data zijn twee ontwikkelingslijnen te herkennen. Enerzijds zijn er gevestigde dienstverleners die over data beschikken en deze gebruiken voor aanvullende diensten, met name om hun vervoerdienst te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is de app OVinfo waarop te zien is hoe laat de bus daadwerkelijk bij de halte verwacht wordt. Daarnaast treden nieuwe partijen toe tot de markt voor mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld met diensten die de samenstellende delen van het mobiliteitssysteem en/of verschillende modaliteiten met elkaar integreren of die het delen van voertuigen vergemakkelijken. Voorbeelden hiervan zijn Shuttel, Whim, Beamrz en Mobility Mixx.

De verdere ontwikkeling van de markt voor mobiliteitsdiensten stelt eisen aan onder meer het open karakter van bruikbare data die de basis vormen onder deze systemen. Om verschillende redenen (privacy, eigendomsrechten) zijn data (vaak) niet openbaar. Ook technische, organisatorische en juridische aspecten rond betaalsystemen voor openbaar vervoer kunnen barrières vormen voor verdere ontwikkeling van de markt voor mobiliteitsdiensten en de toetreding van nieuwe spelers. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ov-chipkaart, waarmee Nederland overigens internationaal gezien voorloper is.

2

VERANDERINGEN IN MOBILITEIT EN HET OPLOSSEND VERMOGEN VAN VERSCHILLENDE BELEIDSOPTIES

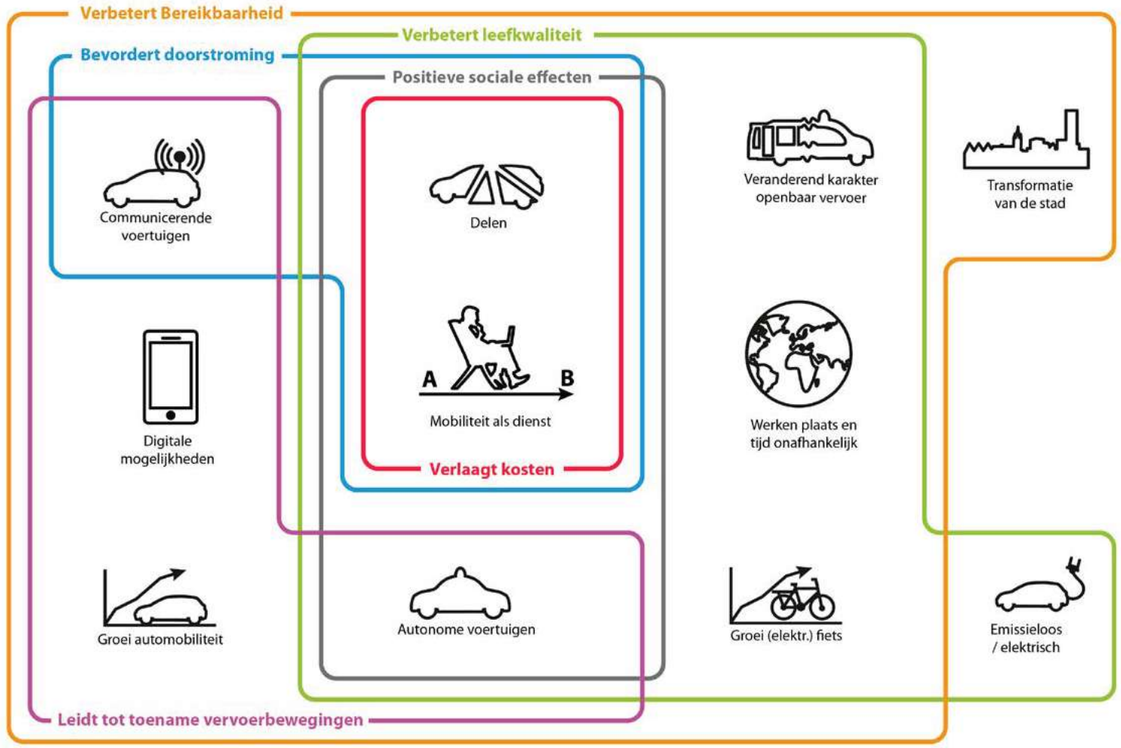
De raad constateert in Deel 1 dat onbekendheid met de wijze waarop het domein van mobiliteit en bereikbaarheid zich zal ontwikkelen leidt tot principiële onzekerheid over effectieve en efficiënte inzet van beleid en beschikbare middelen. Bestaande oplossingen worden minder toekomstvast, nieuwe beleidsopties komen in beeld. De veelheid, de snelheid en de onvoorspelbaarheid van alle ontwikkelingen leiden ertoe dat het oplossend vermogen van nieuwe mogelijkheden niet altijd duidelijk is, het moment waarop evenmin. Maar ook voor het beproefde recept van uitbreiden van infrastructuur en capaciteit is onzeker in hoeverre dit een toekomstvaste oplossing biedt. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van huidige inzichten in het oplossend vermogen van verschillende beleidsopties, op basis van literatuurstudie. Het hoofdstuk begint met een korte schets van de veranderingen in de mobiliteitswereld die ten grondslag liggen aan de onzekerheid over het oplossend vermogen van verschillende opties.

2.1 Mobiliteitswereld volop in beweging

In zijn advies 'Dichterbij en Sneller' schetste de Rli een groot aantal veranderingen in bereikbaarheid en mobiliteit (Rli, 2016), weergegeven in figuur 4.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen uit 'Dichterbij en sneller' kort samengevat, met een accent op de betekenis van de ontwikkelingen voor mobiliteit en op wat die ontwikkelingen vragen van het beleid.[2]

Figuur 4: Elf ontwikkelingen rondom bereikbaarheid en zes belangrijke effecten (Rli, 2016, p. 10)



2 Ruimtelijke en digitale oplossingen blijven binnen de scope van voorliggend advies buiten beschouwing. Voor een verdere toelichting en onderbouwing van de beschreven ontwikkelingen en hun consequenties verwijzen we naar het advies 'Dichterbij en sneller', Deel 2, hoofdstuk 2.

Communicerende voertuigen: In de auto-industrie zijn twee bewegingen te zien die naar elkaar toegroeien: toenemende connectiviteit van auto's en toenemende automatisering van auto's. Auto's communiceren bijvoorbeeld met smartphones, maar worden in de toekomst ook verbonden met huis en kantoor, met infrastructuur (bijvoorbeeld verkeerslichten) en met elkaar (*car-to-car* communicatie, waarbij auto's elkaar informeren over gevaar, gladheid of files). Als voertuigen met elkaar communiceren, wordt de capaciteit van wegen en het netwerk als geheel potentieel vergroot. Voertuigen reageren sneller op veranderende situaties, waardoor ze dichter op elkaar kunnen rijden. Reistijdverlies door congestie en files wordt bij gebruik van autonome auto's als minder nadelig ervaren, omdat gedurende de reis andere dingen kunnen worden gedaan. Door de introductie van (geheel of gedeeltelijk) autonome voertuigen zal daarnaast naar verwachting de behoefte aan weginfrastructuur en parkeerplaatsen afnemen. Significante effecten treden op bij een penetratiegraad van 40% van autonome auto's. De snelheid van de technologische ontwikkelingen en het beleid en de regelgeving voor automatische voertuigen zijn daarvoor de meest bepalende factoren. Het scheppen van heldere randvoorwaarden, het wegnemen van obstakels in wet- en regelgeving en het verbeteren van afstemming tussen verschillende veiligheidssystemen zijn daar voorbeelden van.

Groei van het aantal elektrische fietsen: Door de opkomst van de elektrische fiets wordt de fiets aantrekkelijker voor het afleggen van grotere afstanden. Daarmee wordt de fiets een aantrekkelijker alternatief voor zowel auto als ov op afstanden tot 15-20 kilometer. De fiets lijkt daarmee dé vervoersmodaliteit van stad en regio te worden. De fiets gaat naar verwachting ook een steeds belangrijkere rol spelen in ketenmobiliteit en in het voor- en natransport bij ov-verbindingen. Beleidsopties om deze ontwikkeling te ondersteunen zijn onder meer bredere fietspaden, een groene golf voor fietsers, detectielussen en overstappunten op strategische plekken.

Veranderend karakter van het ov: Het huidige ov is collectief vervoer dat verplaatsingen verzorgt volgens vaste dienstregelingen en over vaste lijnennetten. Ontwikkelingen zoals het delen van voertuigen en autonoom rijden zullen invloed hebben op het functioneren van het ov zoals we het nu kennen. Op termijn wordt verschuiving verwacht naar een meer vraaggestuurd systeem. Naast hoogwaardig ov op assen met een grote vervoersvraag, binnen stedelijke regio's en tussen stedelijke centra, zal er naar verwachting een vraaggedreven aanbod ontstaan dat leunt op het delen van voertuigen en ritten. Ook autonoom rijden verandert het karakter van het ov, met onder meer positieve effecten op de frequentie en de flexibiliteit ervan. Op het spoor is autonoom rijden al lang technisch mogelijk en wordt het in steden als Parijs al enkele decennia toegepast. Ook bij het busvervoer wordt de ontwikkeling van autonome voertuigen belangrijker.

Mobiliteit als dienst: ICT-ontwikkelingen maken mobiliteit als dienst mogelijk (Mobility as a Service, MaaS). Mobiliteit als dienst is een concept dat vraag en aanbod van mobiliteit samenbrengt. Reizigers nemen een abonnement op een mobiliteitsdienst in plaats van op een van de vervoersmodaliteiten. Eén interface, bijvoorbeeld een app, faciliteert hen bij hun reis

van deur tot deur. Dergelijke diensten leiden naar verwachting tot efficienter gebruik van de weg- en parkeerinfrastructuur, zeker in combinatie met ontwikkelingen zoals auto- en ritdelen, meerijdiensten en communicerende voertuigen. De ontwikkeling leidt potentieel tot minder of een beter gespreid aanbod van verkeer in de spits, hoewel er ook sprake kan zijn van een 'terug-naar-de-spits'-effect als weginfrastructuur efficiënter gebruikt wordt waardoor files afnemen. De investeringsbehoefte voor publieke infrastructuur kan potentieel afnemen en er is minder beslag op de openbare ruimte in de stad door geparkeerde auto's. Succesvolle implementatie vraagt om samenwerking tussen nieuwe marktpartijen, traditionele vervoersaanbieders en overheden en om ontschotting tussen verschillende vervoersmodaliteiten op het gebied van wetgeving, concessies, abonnementen, leasecontracten en reisinformatie- en betaalsystemen. Niet de wijze van verplaatsen staat centraal, maar de verplaatsing zelf in samenhang met toegankelijkheid, comfort, betrouwbaarheid, prijs en flexibiliteit van de vervoerswijze.

Delen van ritten en voertuigen: De deeleconomie ontwikkelt zich ook op het gebied van autogebruik. Het gebruik van een voertuig wordt belangrijker dan het bezit ervan. Voorbeelden zijn 'klassiek' autodelen vanaf een vaste plek en *peer-to-peer car sharing*, waarbij particulieren hun auto voor verhuur aanbieden via online platforms. Ook het delen van ritten is in opkomst, met Uber en BlaBlaCar als voorbeelden. Autonoom rijden, toenemende connectiviteit van auto's en toenemende verstedelijking hebben het potentieel om autodelen en de ontwikkeling van nieuwe deelsystemen verder te versnellen. Het aandeel in de totale mobiliteit van deze concepten is nog klein; voor de overgrote meerderheid van de autobezitters wegen de voordelen van autodelen nog niet op tegen de nadelen. Die voordelen hebben niet alleen te maken met de beschikbaarheid van de auto, maar ook met het idee dat de auto het verlengstuk van de huiskamer is en status geeft. Hoe het zich zal ontwikkelen, hangt onder meer af van (gemeentelijk) beleid voor parkeren en verkeersafwikkeling, maar ook van technologische ontwikkelingen in ICT en in de auto-industrie. Veel van deze ontwikkelingen zijn nu nog pas in een voorbereidende fase. Onzekere factoren zijn daarnaast de mate waarin autodelen ten koste gaat van het gebruik van bus, trein, metro en tram en de mate waarin autodelen leidt tot het vrijkomen van ruimte in stedelijke regio's, bijvoorbeeld als de vraag naar parkeerplaatsen hierdoor af zou nemen.

Emissieloos/elektrisch rijden: Tal van nadelen die auto's met een fossiele verbrandingsmotor hebben voor de leefomgeving (verkeersonveiligheid, luchtvervuiling, energieverbruik, geluidemissies) kunnen grotendeels verdwijnen bij de opkomst van elektrisch rijden. Het ruimtebeslag door automobiliteit blijft echter een knelpunt, zeker in stedelijke regio's. De emissieloze auto heeft daarom naar verwachting slechts een beperkte invloed op het verbeteren van de bereikbaarheid in stedelijke regio's. De druk op de ruimte en op de parkeergelegenheid zal blijven bestaan.

2.2 Beleidsopties in een snel veranderende mobiliteitswereld

In Deel 1 van dit advies constateert de raad dat de onbekendheid met de wijze waarop het domein van mobiliteit en bereikbaarheid zich zal ontwikkelen leidt tot principiële onzekerheid over effectieve en efficiënte inzet van beleid en beschikbare middelen. De veelheid, de snelheid en de onvoorspelbaarheid van alle ontwikkelingen leiden ertoe dat het oplossend vermogen van de nieuwe mogelijkheden nog lang niet altijd duidelijk is, en het moment waarop evenmin. Maar ook voor het uitbreiden van de bestaande infrastructuur en de bestaande capaciteit is het onzeker in hoeverre dit een toekomstvaste oplossing biedt. In dit hoofdstuk een korte verkenning naar het oplossend vermogen van verschillende beleidsopties, met het in Deel 1 geïntroduceerde onderscheid tussen 'meer', 'beter' en 'anders' als leidraad.

Deze drie categorieën kennen geen harde begrenzing en lopen min of meer in elkaar over, maar op hoofdlijnen is de volgende afbakening gehanteerd:

- 'meer': capaciteitsuitbreiding van het bestaande netwerk door middel van fysieke investeringen in extra infrastructuur (meer wegen, meer spoorlijnen, enzovoort);
- 'beter': maatregelen waarbij met bestaande vervoersconcepten de capaciteit van het bestaande netwerk beter wordt benut, onder andere door gedragsmaatregelen, maar ook door bijvoorbeeld betere verknoping van bestaande infrastructuren en systemen ('vernetwerking');
- 'anders': maatregelen waarbij met nieuwe vervoersconcepten of innovaties in bestaande vervoersconcepten – veelal in combinatie met toepassing van nieuwe technologieën – bestaande (of nieuwe) infrastructuren efficiënter worden benut.

Meer op de weg: uitbreiding van wegcapaciteit

Het algemene beeld over het oplossend vermogen van meer wegcapaciteit is dat de effecten positief zijn, maar in de tijd afnemen. Door het uitbreiden van wegen nemen files in eerste instantie af en wordt de reistijd korter. Hierdoor is het vervolgens weer aantrekkelijker om (meer) te reizen, zodat na verloop van tijd de files weer naar het oude niveau gaan (TNO, 2017).

Het meest gedetailleerde onderzoek voor Nederland als geheel is afkomstig van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2014). De resultaten bevestigen dat de mobiliteit na capaciteitsuitbreiding toeneemt, deels door autonome ontwikkelingen en deels door de extra capaciteit zelf. De toename is mede afhankelijk van het tijdstip. Tussen 2000 en 2012 werden 119 extra rijstroken aangelegd op het hoofdwegennet, een toename van 9%. In diezelfde periode nam het autoverkeer op het hoofdwegennet met 16% toe. Het KiM concludeert dat 4% (een kwart) hiervan extra verkeer is als gevolg van de capaciteitsuitbreiding, verkeer dat voor de helft afkomstig is van andere (regionale) wegen en voor de andere helft helemaal nieuw is. De overige 12% (driekwart) is het gevolg van sociaaleconomische factoren, zoals veranderingen in bevolking, banen en autobezit. Dit komt volgens het KiM overeen met internationale studies die laten zien dat 10% capaciteitsuitbreiding leidt tot 3 tot 5% extra autogebruik na vijf jaar. Deze cijfers gelden evenwel voor het totale wegennet gedurende de hele dag.

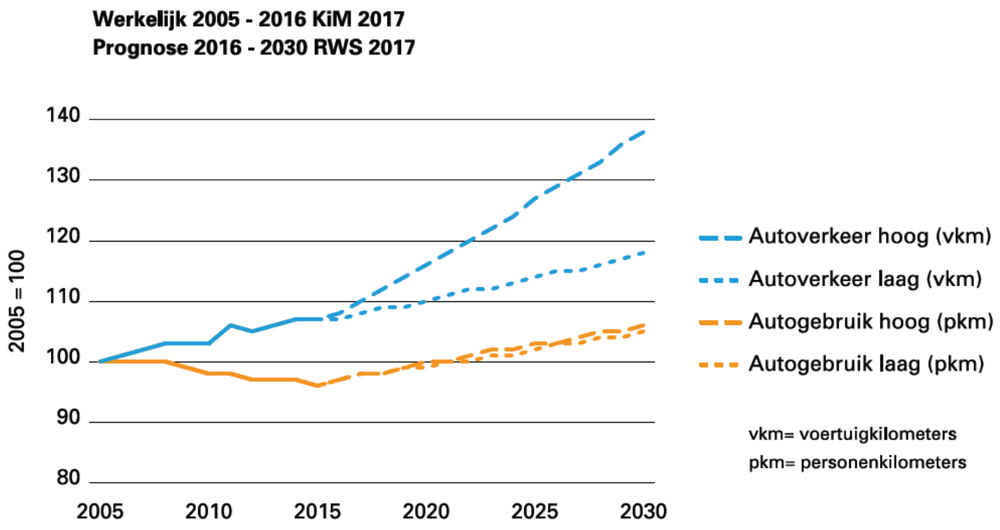
De analyses van het KiM laten ook zien dat het autogebruik na capaciteitsuitbreiding juist in de spits fors toeneemt. De verkeersomvang als gevolg van de opening van de 119 extra rijstroken uit de periode 2000-2012 is in de ochtendspits toegenomen met gemiddeld 10% en in de avondspits met

12%. Het KiM wijst overigens ook op de baten van weguitbreiding in de vorm van minder reistijdverlies en een grotere reistijdbetrouwbaarheid. Ook het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) stellen dat door capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet de reistijden in eerste instantie korter worden en de reistijdbetrouwbaarheid toeneemt, maar dat op lange termijn de effecten minder groot zijn, omdat een capaciteitsuitbreiding ook nieuw verkeer aantrekt (CPB & PBL, 2016). Het CPB en het PBL leggen de nadruk op de kosten-batenverhouding van de aanleg van nieuwe infrastructuur en concluderen dat het meeste “laaghangende fruit is geplukt” wat betreft capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet. De kosten van capaciteitsuitbreiding zijn bovendien hoog. Dat geldt met name in het stedelijk gebied als gevolg van hoge inpassingskosten. Al met al achten het CPB en het PBL capaciteitsuitbreiding steeds minder noodzakelijk en zien ze het accent verschuiven van uitbreiding van de netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.

Arie Bleijenberg (2015) stelt de reistijd centraal in zijn analyse van het oplossend vermogen van capaciteitsuitbreiding. Gemiddeld willen mensen een vaste hoeveelheid tijd besteden aan reizen. Als ze sneller kunnen reizen, neemt de afstand die ze kunnen afleggen toe en daarmee hun mobiliteit. Maar sinds 2000 is de gemiddelde snelheid van de auto niet meer toegenomen en groeit ook de personenmobiliteit per auto niet meer. Files komen steeds weer terug, omdat activiteiten georganiseerd worden op goed bereikbare, aantrekkelijke plekken. Hierdoor ontstaat extra verkeer naar die plekken, waardoor congestie ontstaat. Als die congestie opgelost is met extra asfalt, zullen er extra activiteiten op die plek ontwikkeld worden en staat het verkeer weer vast. Hij verwijst hierbij naar ‘de wet van behoud van files’. Bleijenberg verwijst naar onderzoek van de Universiteit van Toronto waaruit blijkt dat de aanleg van 1% meer wegcapaciteit leidt tot 1% meer verkeer. Eigenlijk is een file dus een teken van economisch succes en moet de oplossing vooral gezocht worden in concentratie en verstedelijking. In de stedelijke gebieden zijn vervolgens de fiets en collectief vervoer nodig om bereikbaarheid (= snelheid en afstand) te bevorderen.

Het nut van capaciteitsuitbreiding op het wegennet wordt ook mede bepaald door de verwachte ontwikkeling van het autoverkeer. Het rijksbeleid lijkt uit te gaan van hoge groeiprognoses voor het autoverkeer (Bleijenberg et al., 2017). Bleijenberg, Van Wee en Van Essen betogen dat lage groeiprognoses waarschijnlijker zijn. Deze liggen in lijn met de trend van de afgelopen tien jaar (zie figuur 5). Redenen daarvoor zijn stabilisatie van het autogebruik en mogelijke toename van de bezettingsgraad, onder andere ten gevolge van autodelen.

Figuur 5: Autoverkeer en autogebruik 2005-2030 (Bleijenberg et al., 2017)



Meer op het spoor: uitbreiding van spoorcapaciteit

Over uitbreiding van de spoorcapaciteit met extra kilometers rails concluderen het CPB en het PBL (2016) dat dit de bereikbaarheid slechts beperkt vergroot. Evenals bij de weginfrastructuur kent Nederland al een zeer uitgebreid spoornetwerk, met bovendien een gemiddeld hoge bezettingsgraad. In veel gevallen zullen de kosten niet opwegen tegen de te verwachten baten. De kosten van aanleg en onderhoud van het spoor zijn op zichzelf al hoog, maar daarnaast nemen de kosten toe om het spoor in te passen in de omgeving. Met name inpassing in dichtbevolkt gebied wordt steeds lastiger en duurder, onder andere vanwege nabijgelegen bebouwing, natuur of kruisende wegen. Daarom is uitbreiding, ook bij een hogere groei van de mobiliteit, meestal maatschappelijk onrendabel.

Beter op de weg: beter verknopen van hoofd- en onderliggend wegennetwerken

Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet betekent dat ook het onderliggend wegennet met extra verkeersdrukte te maken krijgt. In stedelijke regio's betekent dit onder meer een toename van verkeer op de zogenoemde inprikkers in het stedelijk gebied en op de binnenring. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat knelpunten op het hoofdwegennet weliswaar afnemen of verdwijnen, maar dat de totale reistijd voor de reiziger niet korter wordt vanwege toegenomen congestie in het stedelijk gebied. Tegelijkertijd is het beleid in stedelijke regio's er steeds meer op gericht om het autoverkeer binnen de stad, en in het bijzonder in de binnensteden, terug te dringen. Hierdoor komt de relatie tussen hoofdwegen en onderliggend wegennet extra onder spanning te staan. Daarnaast vraagt dit om meer aandacht voor het voor- en natransport vanaf P+R-locaties naar werk- en voorzieningenlocaties in het stedelijk gebied. Hier lijkt op basis van de geraadpleegde literatuur en de gevoerde gesprekken in de praktijk nog weinig aandacht voor te zijn.

Beter tussen weg en ov: een modal shift van weg naar ov

Het CPB en het PBL (2016) spreken zich ook uit over de mate waarin ov in staat is een bijdrage te leveren aan het terugdringen van files op het (hoofd)wegennet. In algemene zin concluderen ze dat de mogelijkheden om de congestie op het hoofdwegennet terug te dringen met behulp van

investeringen in het openbaar vervoer relatief beperkt zijn. Dat komt onder meer doordat de capaciteit van het ov-netwerk klein is in vergelijking met die van het overige verkeersnetwerk. Ze stellen dat wanneer 10% van de automobilisten zou overstappen op de trein, daarvoor een verdubbeling van de capaciteit op het spoor nodig zou zijn. In de praktijk leiden investeringen in het ov vooral tot nieuwe verplaatsingen en minder fietsgebruik en neemt het autogebruik beperkt af.

Beter op het spoor: beter benutten van bestaande capaciteit op het hoofdspoor door ERTMS en PHS

Het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn voorbeelden van lopende beleidsmaatregelen die zijn gericht op beter benutten van de bestaande spoorcapaciteit. ERTMS moet zorgen voor een veiliger spoor en biedt potentiële voordelen op het gebied van betrouwbaarheid, snelheid en capaciteitsvergroting. De bestaande capaciteit kan beter worden benut, omdat ERTMS het mogelijk maakt dat treinen met minder tussenruimte kunnen rijden. Uitvoering van het PHS zorgt voor frequentieverhoging op de drukste trajecten, onder meer door aanpassingen in de routes en de dienstregeling van het goederenvervoer en waar nodig door extra investeringen in aanvullende capaciteit van het spoor. Dit levert reistijdwinst (inclusief minder wacht- en overstaptijd) op voor reizigers. Het CPB en het PBL (2016) wijzen wel op het potentiële risico dat in een laag groeiscenario de verbetering van de bereikbaarheid en de milieubaten van deze projecten onvoldoende zijn om de kosten te dekken.

Beter in het ov: beter verknopen van hoofdspoor en regionaal ov

Het CPB en het PBL (2016) benoemen investeren in beter benutten met relatief kleine ingrepen als een kansrijke investeringsstrategie in het ov. Maatregelen die bijdragen aan betere verbindingen tussen deelsystemen in het bestaande netwerk zijn daarvan een voorbeeld. Deels kan dit worden bereikt met niet-fysieke maatregelen zoals betere overstapmogelijkheden en aansluitingen door afstemming van dienstregelingen. Ook fysieke investeringen in andere vormen van openbaar vervoer, zoals de bus of lightrail, achten het CPB en het PBL kansrijk omdat hiermee makkelijker en goedkoper meer opstap- en uitstapplaatsen kunnen worden geboden. Het CPB en het PBL noemen de ombouw van de Hofpleinlijn tussen Den Haag en Rotterdam tot lightrailverbinding als geslaagd voorbeeld. Volgens het CPB en het PBL ligt een verschuiving van geld voor de aanleg of een betere benutting van het hoofdspoornet van het Infrastructuurfonds naar provincies en vervoerregio's in de rede, gelet op het in het algemeen hogere maatschappelijk rendement van lokaal openbaar vervoer en van lokale maatregelen voor het verbeteren van voor- en natransport.

Casus: 'meer' versus 'beter/anders': bereikbaarheid Schiphol

De komende decennia wordt een flinke toename verwacht van het aantal reizigers per dag tussen Schiphol en Amsterdam. Hierna volgen twee scenario's: een scenario waarin de oplossing voor dit toekomstig capaciteitsknelpunt wordt gezocht in 'meer' en een scenario met een oplossing in 'beter/anders'.

Scenario 'meer': Het is mogelijk om de extra passagiers te vervoeren met NS-treinen door langere treinen in te zetten. De reizigers worden dan vervoerd vanaf station Schiphol naar de stations Amsterdam CS of Amsterdam Zuid, waar ze moeten overstappen naar hun definitieve bestemming, vaak elders in de stad. Dit betekent dat het onderliggend ov-netwerk (stadstrams en -bussen) ook de extra reizigers vanaf de stations Amsterdam Zuid en CS moet vervoeren. Daar is het onderliggend ov-netwerk niet op berekend. Het betekent ook een extra belasting van station Amsterdam CS, waar al een grote verbouwing nodig is vanwege de verwachte reizigersgroei (Volkskrant, 2017). De gekozen oplossing betekent ook een extra belasting van station Amsterdam Zuid, waar geïnvesteerd moet worden in twee extra perrons. Deze oplossing draagt weliswaar bij aan beter gebruik van het bestaande spoor, maar past toch vooral in de beleidsoptie 'meer' (van hetzelfde).

Scenario 'beter/anders': Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vanaf haar huidige eindpunt station Amsterdam Zuid naar Schiphol, waarbij de metro gebruikmaakt van het bestaande spoor (dat daarvoor geschikt moet worden gemaakt). De sprinters worden bij deze oplossing vervangen door metro's/lightrail van de Noord/Zuidlijn. Voor de reizigers van en naar Schiphol scheelt dit een overstap op Amsterdam Zuid of Amsterdam CS. Bovendien kunnen zij zonder overstap direct gebruikmaken van het veel fijnmaziger en in potentie ook frequenter opererende metrosysteem van de Noord/Zuidlijn, met in veel gevallen reistijdwinst tot gevolg. Mogelijk dat met deze oplossing ook kan worden bespaard op benodigde perronverlenging op de NS-stations Amsterdam Zuid en CS en op eventueel noodzakelijke uitbreiding van het stedelijk ov rond beide stations. Zo wordt tevens de druk van de extra reizigers op het onderliggend stedelijk ov-netwerk beter verdeeld.

De Rli heeft niet de pretentie om te stellen dat de hier geschetste alternatieve oplossing zonder meer haalbaar en wenselijk is, maar wil met een concreet voorbeeld illustreren dat alternatieve oplossingen pas in beeld kunnen komen als er meer integraal, gericht op betere vernetwerking van bestaande infrastructuur, wordt gezocht naar oplossingen. Samenwerkingsbereidheid tussen partijen is daarvoor een voorwaarde.

Anders in het ov: deelvervoer als alternatief voor reguliere auto's, bussen en taxi's

Het KiM (2016) laat zien dat vraaggestuurde en gedeelde vervoerdiensten, zowel van instap- tot uitstappunt als van deur tot deur, aantrekkelijker worden. Ontwikkelingen in ICT helpen om knelpunten weg te nemen die tot voor kort een doorbraak belemmerden, zoals de noodzaak

tot reserveren, de gebrekkige informatievoorziening voorafgaand aan de reis, de onvoorspelbaarheid van het verloop van de reis en de lange reisduur. Door deze mogelijkheden kunnen ook *last-mile* opties zoals shuttles, busjes, taxi's, fietsen en lopen beter worden geïntegreerd. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft onderzoek gedaan naar de rol die vraaggestuurde en gedeelde vervoerdiensten kunnen spelen voor de toekomstige stedelijke mobiliteit (OECD-ITF, 2017a & 2017b). De metropolitane regio's Helsinki en Auckland dienden als casussen. Een deel van de auto's, taxi's en bussen wordt vervangen door deeltaxi's en deel-minibusjes, terwijl alle railvervoerdiensten ongewijzigd blijven. Het deelvervoer is te bestellen via smartphone apps. Het onderzoek concludeert dat deze vorm van deelvervoer de randbestemmingen en de perifere gebieden in stedelijke regio's beter onderling kan verbinden. Hiermee is het een aanvulling op het reguliere ov-systeem, dat sterk langs radialen is georganiseerd (centrum-periferie). Ruimtelijk beleid gericht op stedelijke verdichting vergroot de mogelijkheden van vormen van deelvervoer. Bovendien kan het bereik van het bestaande metro- en spoornetwerk worden vergroot, omdat de nieuwe diensten zich ontwikkelen als *feeder*-dienst. Het onderzoek laat een *modal shift* zien van auto naar deeldienst en een toenemende bereikbaarheid van activiteiten, zoals van werkgelegenheid. Een conclusie is ook dat effecten pas optreden bij grootschalige introductie (meer dan 20% autovervanging). Grote schaal en massa zijn dus noodzakelijk om effect te sorteren. Bij hogere vervangingsgraden neemt de congestie verder af en komt er per saldo bovendien publieke ruimte vrij.

Anders op de weg: zelfrijdende auto's

Ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's kunnen volgens TNO en Royal HaskoningDHV (2016) zowel positieve als negatieve effecten hebben op het gebruik van de wegcapaciteit. Ze leiden tot nieuwe eisen aan wegontwerp en weginrichting, zoals flexibele, dynamische rijbaanindelingen en verkeers- en ICT-systemen voor verkeersinformatie en verkeersmanagement. De onderzoekers stellen dat dergelijke ontwikkelingen tot minder congestie lijken te leiden. Maar onderzoek in opdracht van de gemeente Amsterdam laat ook scenario's zien waarin het aantal reizigerskilometers op de weg kan verdubbelen, mede door de opkomst van zelfrijdende voertuigen (BCG, 2016). De ontwikkelingen vragen naast het slimmer beheren en inrichten van weginfrastructuur ook om het stimuleren van gedragsveranderingen onder weggebruikers of het faciliteren van intelligente transport- en informatiesystemen. Nederland positioneert zich als testland voor zelfrijdende auto's en vrachtwagens. Experimenten met intelligente transportsystemen, zoals innovatieve informatievoorzieningen, *platooning* ('gekoppeld rijden') en zelfrijdende auto's, dienen daarom nauwlettend te worden gemonitord en vragen om het goed doordenken van het huidige landelijke beleid. Het CPB en het PBL (2016) waarschuwen daarbij ook voor het in een te vroeg stadium kiezen voor een bepaalde technologie.

Anders op de weg: verkeersmanagement en capaciteitstoedeling

Van oorsprong is het wegennetwerk van Nederland een open systeem. Niemand wordt toegang geweigerd, ook niet als de weg eigenlijk 'vol' is, en aan het gebruik van de weg zijn geen kosten verbonden. Door de tijd heen zijn er verschillende plannen geweest om door middel van betalen voor

gebruik de toegang tot de weg te reguleren. Vooralsnog heeft dit nog niet geleid tot gericht beleid.

Met initiatieven als de Architectuur voor Verkeersbeheersing, uitmondend in het 'Werkboek Gebiedsgericht benutten' (RWS, 2005), en de Mobiliteitsaanpak hebben de publieke wegbeheerders op gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau hun samenwerking versterkt. Zo worden dynamische route-informatiepanelen op rijkswegen ook ingezet voor informatie over aansluitende wegen van andere wegbeheerders en worden de tientallen verkeerscentrales in Nederland van RWS, provincies en gemeenten steeds meer gekoppeld en ontsloten. De regiodesks in de vijf verkeerscentrales van RWS spelen daarin een belangrijke rol. De taakverdeling tussen RWS en de provinciale en gemeentelijke centrales verschilt per regio. In verschillende regionale overleggen stemmen partijen hun onderlinge activiteiten af (NM-Magazine, 2015).

De markt voor verkeersdiensten op de weg ontwikkelt zich van het primair verlenen van publieke diensten naar een veel meer publiek-private en op onderdelen geheel private markt. In verschillende programma's werken publieke en private partijen samen aan het verder ontwikkelen van verkeersdiensten op de weg. Voorbeelden zijn het actieprogramma 'Beter geïnformeerd op weg' (Connekt, 2013) en het innovatiepartnerschap Talking Traffic. In dit partnerschap werken dienstverlenende marktpartijen op het gebied van *in-car* systemen, data en infrastructuur samen aan nieuwe vormen van verkeersmanagement (Partnership Talking Traffic, 2018). Een tussenevaluatie van het actieprogramma 'Beter geïnformeerd op weg' laat een breed gedeelde behoefte zien aan een scherpere visie van het Rijk met duidelijke doelen en heldere systeemkeuzes, ondanks onzekerheid over zowel de richting als het tempo van de ontwikkelingen. "Minder kramp (om verkeerde keuzes te maken) helpt versnellen" (Connecting Mobility & Connekt, 2017).

Anders in het ov: zelfrijdend openbaar vervoer

Geautomatiseerd openbaar vervoer over de weg (van instappunt tot uitstappunt, van deur tot deur en met de hightech bus) kan vanuit reizigersperspectief zorgen voor een afname van de reistijd en voor een betere reistijdbeleving. De commerciële haalbaarheid voor vervoerders moet zich nog bewijzen. Voor de middellange termijn zijn instappunt-uitstappuntconcepten (zoals de ParkShuttle in Rotterdam of de WEpod in Wageningen) eerder haalbaar dan van-deur-tot-deurconcepten (KiM, 2016). Ook geautomatiseerd railgebonden vervoer (automatische metro's/trams/lightrail en automatische treinen) kan vanuit reizigersperspectief leiden tot frequentieverhoging of tariefverlaging. Met name bij automatische metro's en trams is dat in de praktijk vrijwel altijd het geval. Het KiM (2016) acht met name automatische metro's en trams kansrijk. Knelpunten zijn hoge materieel- en infrastructuurkosten, vooral bij nieuwe infrastructuur, en gebrek aan draagvlak bij ov-personeel. Het KiM ziet vooral kansen voor ombouw van bestaande infrastructuur. Volledig geautomatiseerd vervoer (niveau 'GoA4') wordt al toegepast in metro's en trams in tientallen steden ter wereld.

Anders op de weg en in het ov: innovatief aanbesteden

De hiervoor beschreven mogelijkheden voor beter en anders op de weg en in het ov vragen ook om andere manieren van aanbesteden. Daarbij kan op de weg gedacht worden aan vormen van aanbesteden waarbij niet alleen de fysieke infrastructuur tussen A en B wordt aanbesteed, maar waarbij ook criteria rond aantallen reizigers, reistijd, doorstroming en congestie in de gunningscriteria worden meegewogen. Dat nodigt uit tot het integreren van nieuwe vervoers- en mobiliteitsconcepten in aanbestedingen die ook ruimte geven voor nieuwe verdienmodellen en nieuwe partijen. Voor het ov kan gedacht worden aan meer ruimte voor gedifferentieerd aanbesteden, met meer flexibiliteit in de duur, de specificaties en de financiering van concessies en meer ruimte voor het combineren van klassieke, op dikke verkeersstromen gerichte concessies met kleinschaliger vraaggestuurde alternatieven in scope, omvang, condities en vorm (Roland Berger, 2017).

2.3 Gevolgen van de transitie in mobiliteit voor gebruik van NMCA en MKBA

Twee belangrijke bouwstenen voor besluitvorming over investeringen in mobiliteit zijn de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

De NMCA (Ministerie van IenM, 2017d) is een van de bouwstenen voor het bepalen van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven en uiteindelijke investeringskeuzes. Bij de uiteindelijke investeringskeuzes spelen ook andere analyses een rol en kan de nadruk op andere opgaven (zoals veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid) gelegd worden. De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse. Grote transities op het gebied van duurzaamheid, energie, digitalisering of zelfrijdende auto's worden hierin niet meegenomen, hoewel de NMCA hier wel gevoeligheidsanalyses voor uitvoert. Veranderingen in mobiliteit als gevolg van toenemende verstedelijking en daarmee samenhangende veranderende verplaatsings- en gedragspatronen worden in de NMCA gemodelleerd via de onderliggende langetermijnscenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving ofwel WLO-scenario's). De NMCA geeft niet aan wat de specifieke oorzaken van een opgave zijn en welke oplossingen daarbij passen. Een gesignaleerde opgave in de NMCA zegt niets over de aard, de omvang en de locatie van de benodigde oplossing (Ministerie van IenM, 2017d). Het kabinet legt in het Regeerakkoord evenwel een directe relatie tussen NMCA en investeringskeuzes. Het Regeerakkoord stelt dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de NMCA en tevens dat de extra financiële middelen met name worden ingezet om de grootste resterende knelpunten uit de NMCA aan te pakken. De rentabiliteit van projecten en de beschikbaarheid van regionale cofinanciering zijn aanvullende criteria om investeringen te prioriteren (Tweede Kamer, 2017a).

De MKBA wordt als instrument ingezet bij de onderbouwing van verschillende oplossingsvarianten voor gesignaleerde knelpunten. Nederland heeft een rijke traditie in het gebruik van het MKBA-instrument en het instrument levert een belangrijke bijdrage aan geobjectiveerde besluitvorming over grootschalige infrastructurele ingrepen in Nederland. Sterke punten van het instrument MKBA zijn onder meer dat breed wordt gekeken

naar alle relevante welvaartseffecten van een project, dat inzicht wordt verschaft in de effecten voor verschillende groepen belanghebbenden en dat het objectieve beslisinformatie verschaft om verschillende oplossingsvarianten te kunnen beoordelen. Een belangrijk inherent nadeel aan het MKBA-instrument is evenwel het modelmatige karakter van de MKBA, waarin aannames over de toekomst een belangrijke rol spelen. Het doen van aannames is onvermijdelijk, juist omdat de MKBA de toekomst probeert te modelleren. Maar vanwege zowel 'toekomstonzekerheid' als 'kennisonzekerheid' leiden deze aannames per definitie tot onzekerheid over de juistheid van berekeningen (Mouter, 2012). Vooral in een situatie waarin verschillende aspecten van de toekomst zich niet trendmatig ontwikkelen, maar er sprake is van schoksgewijze veranderingen, wordt dit nadeel gevoeld. Gegeven de disruptieve ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (zoals geschetst in paragraaf 2.1) is dat nadeel van het MKBA-instrument nu extra aanwezig. De gebruikte kengetallen zijn sterk gebaseerd op bekende oplossingen en maatregelen, die daarmee aan bekende oplossingen meer waarde toekennen in de modelberekeningen dan aan nieuwe ontwikkelingen waarover nog geen kengetallen bekend zijn.

Een potentiële verbetering vanuit de vernieuwde Spelregels van het MIRT is dat in de MIRT-verkenning ook een alternatieve niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen. Deze niet-infrastructurele oplossing dient ook deel uit te maken van de MKBA. Als dit niet mogelijk is, dient te worden onderbouwd waarom niet (bijvoorbeeld géén oplossend vermogen) (Ministerie van IenM, 2016a). Er zijn nog geen ervaringen met de uitkomsten hiervan, maar de ingezette beleidsvernieuwing op dit punt biedt wel kansen voor een evenwichtiger afweging tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen.

3

GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM

Mobiliteit is onmisbaar in het dagelijks functioneren van mensen en van de samenleving. Een groot deel van die mobiliteit bestaat uit verplaatsingen die regelmatig gemaakt worden, naar school, werk, winkels of vrijetijdsbesteding. Die activiteiten vinden hoofdzakelijk plaats binnen de regio waar mensen wonen. Deze regio's beslaan in principe steden en de omliggende gebieden, maar dijen door toegenomen mobiliteit steeds verder uit. Gemeenten zijn onderdeel van verschillende, overlappende netwerken en deze netwerken veranderen door de tijd (Tordoir et al., 2015). De meeste verplaatsingen van mensen vinden plaats in hun regio. De verplaatsingen worden wel meer divers; mensen combineren op één dag steeds meer uiteenlopende activiteiten op verschillende, vaak verspreid liggende locaties (Rli, 2016).

3.1 Regionale verbindingen

Omdat mensen zich voornamelijk verplaatsen binnen hun (stedelijke) regio, gaan veel verplaatsingen over een korte afstand. Uit gegevens van het CBS blijkt dat er in 2016 gemiddeld 890 verplaatsingen per persoon zijn gemaakt. Daarvan waren 711 verplaatsingen korter dan 15 kilometer, dat is 80%. In tabel 1 is dit uitgewerkt voor de belangrijkste vervoerswijzen.[3] Niet alleen van de verplaatsingen die lopend en fietsend zijn gemaakt is de overgrote meerderheid korter dan 15 kilometer, maar dat geldt ook voor de autoritjes.

3 CBS kent ook nog de categorieën auto-passagier, brom-/snorfiets en overig. Die zijn in deze tabel niet meegenomen.

Tabel 1: Gemiddeld aantal verplaatsingen per afstandscategorie van weggebruikers in 2016 per vervoerswijze (CBS, 2017a)

Afstand	Automobilist (percentage)		Openbaar vervoer (percentage)		Lopen en fietsen (percentage)	
0 – 1 km	9	(3,1%)	-		125	(30,9%)
1 – 3,7 km	69	(23,8%)	4	(9,3%)	199	(49,3%)
3,7 – 7,5 km	60	(20,7%)	6	(14,0%)	54	(13,4%)
7,5 – 15 km	51	(17,6%)	9	(20,9%)	19	(4,7%)
Totaal 0 – 15 km	**189**	**(65,2%)**	**19**	**(44,2%)**	**397**	**(98,2%)**
15 – 30 km	50	(17,2%)	10	(23,3%)	6	(1,5%)
30 – 50 km	25	(8,6%)	6	(14,0%)	1	(0,2%)
50 – 75 km	13	(4,5%)	4	(9,3%)		-
75 km of meer	13	(4,5%)	4	(9,3%)		-
Totaal	**290**	**(100%)**	**43**	**(100%)**	**404**	**(100%)**

Veel autoritten zijn dus korter dan 15 kilometer, maar voor die afstand wordt regelmatig de snelweg gebruikt. Dientengevolge worden knelpunten op de snelwegen, zeker rond de grote steden, mede veroorzaakt door automobilisten die maar één of twee afslagen ver hoeven. Ook uit het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam blijkt dat de grootste pendelstromen binnen de regio's zelf plaatsvinden, bijvoorbeeld tussen Haarlem en Amsterdam. Op de corridor A9 rijden ruim 40.000 personenvoertuigen per etmaal per richting over de wegvakken. De belangrijkste vertrekpunten

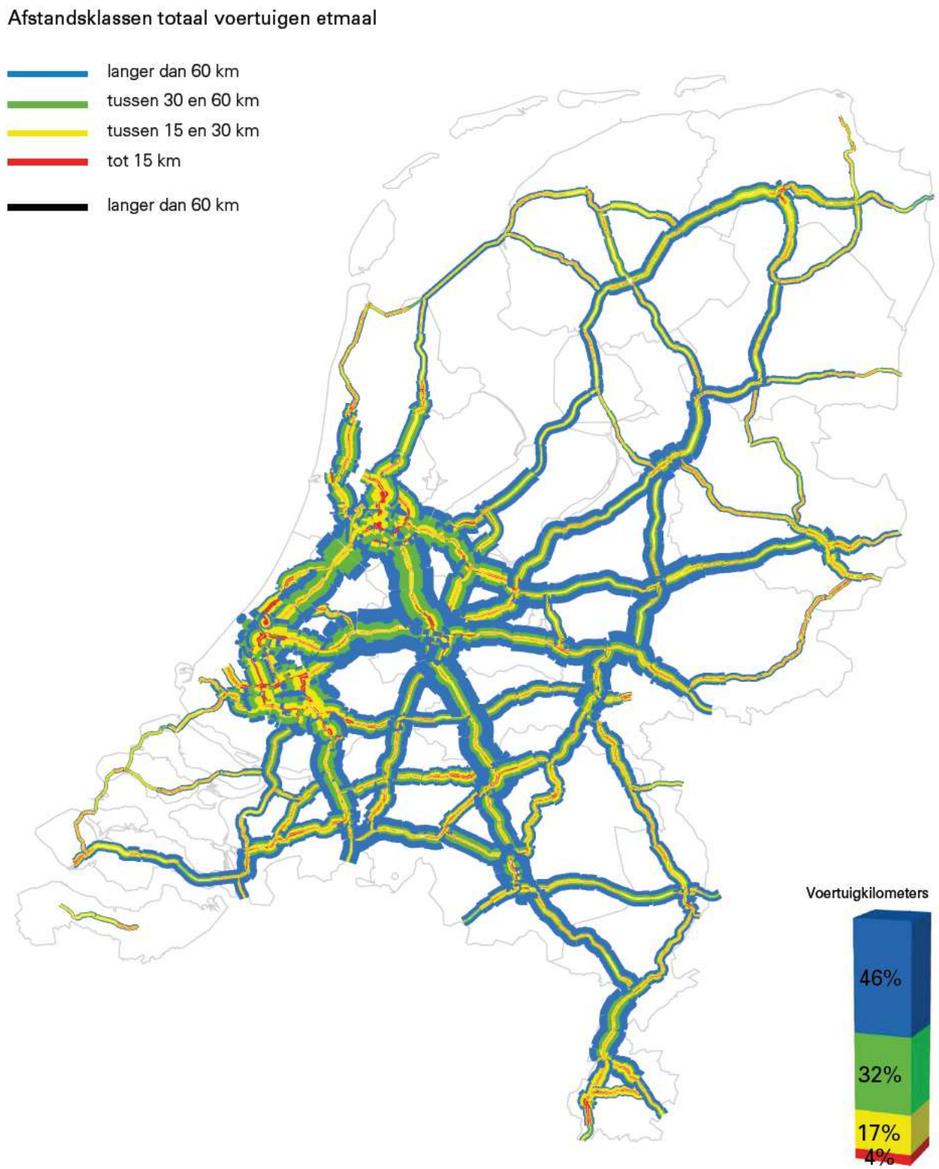
en bestemmingen liggen in de corridor, er is relatief weinig doorgaand verkeer. Ongeveer twee derde (65%) van de automobilisten op de A9 maakt een rit tot 40 kilometer (lengte van de totale rit) (Ministerie van IenM, 2016c).

De rijkswegen rond Amsterdam zijn niet de enige die vooral gebruikt worden als regionale verbindingen. Zoals uit figuur 6 blijkt, worden ook rond de andere grote steden in Nederland de rijkswegen gebruikt voor regionale verplaatsingen (Ministerie van IenM, 2012). Op het kaartje is een onderverdeling gemaakt naar de lengte van de rit op het rijkswegennet. Rood en geel zijn verplaatsingen op het hoofdwegennet met een afstand tot maximaal 30 kilometer. Deze verplaatsingen zien we vooral veel rond Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

Als figuur 6 vergeleken wordt met de File Top 50 van Nederland, valt op dat de meeste knelpunten daar liggen waar relatief veel regionaal verkeer gebruikmaakt van de rijksweg (Ministerie van IenM et al., 2017a).
Dit bevestigt het hiervoor geschetste beeld dat korte-afstandsverkeer een belangrijke bijdrage levert aan de problemen op rijkswegen.

Kortom: nationale, regionale en lokale verkeersproblemen zijn niet van elkaar te scheiden. Dat maakt het mogelijk om hetzelfde probleem op verschillende manieren op te lossen. Doordat budgetten en verantwoordelijkheden tussen de verschillende bestuurslagen gescheiden zijn, is het aantrekkelijk om een probleem naar een ander schaalniveau te verplaatsen waardoor een ander moet betalen. Omdat het Rijk het meeste geld

Figuur 6: Totaal aantal voertuigen per etmaal naar afstandsklasse (Ministerie van IenM, 2012, p. 124)



Figuur 7: File Top 50 van Nederland (Ministerie van IenM, 2017a, p. 27)

beschikbaar heeft, wordt vanuit de regio begrijpelijkerwijs naar het Rijk gekeken om bij te dragen aan het oplossen van knelpunten. Het Rijk kan een probleem echter alleen oplossen met een aanpassing in het hoofdwegennet, omdat het beheer daarvan tot zijn wettelijke taak hoort. Het is zeer de vraag of de meest effectieve oplossing altijd een aanpassing aan het hoofdwegennet is.

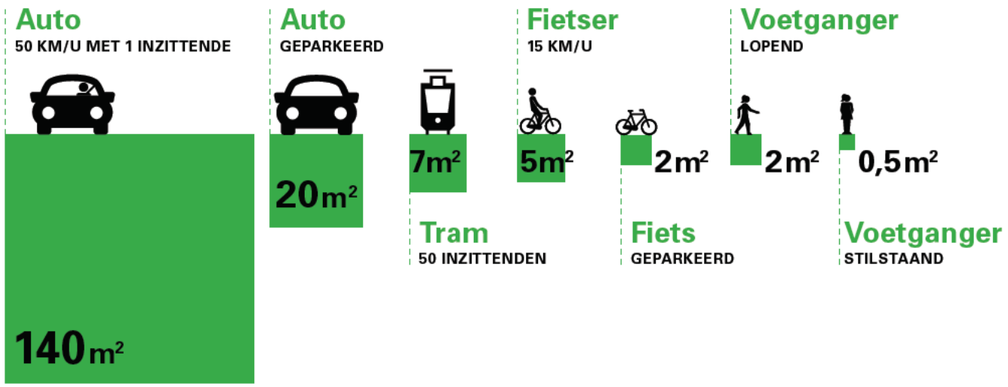
3.2 De rol van de auto in de stad

Door de opkomst van de auto in de jaren 60 is er veel veranderd in Nederland. De auto bood nieuwe kansen. Het was niet langer noodzakelijk om op fietsafstand van je werk te wonen. Er verrezen nieuwe woonwijken aan de rand van de stad. Dit heeft de afhankelijkheid van de auto vergroot. Inmiddels worden ook de nadelen hiervan duidelijk: auto's veroorzaken overlast en milieubelasting (hoewel dit laatste met de voortgaande elektrificatie van het wagenpark steeds verder afneemt). Auto's nemen veel ruimte in, zowel tijdens het gebruik als bij niet-gebruik. Zo is er zowel op de plaats van vertrek als op plaats van bestemming parkeerruimte nodig (zie figuur 8). Dit heeft invloed op de leefbaarheid in de stad.

Inmiddels willen de meeste steden de rol van de auto in de stad terugdringen, mede omdat in de stedelijke regio's sprake is van intensivering van het ruimtegebruik onder invloed van de voortgaande verstedelijking (Rli, 2016; Bleijenberg, 2015). Veel van de verplaatsingen binnen de stad zijn ook mogelijk per fiets of ov of lopend. Voor de verplaatsingen vanuit de rand van de stad en de omliggende gemeenten is behoefte aan collectief

vervoer dat grote groepen mensen kan verplaatsen met een gering ruimtebeslag. Daarvoor is nodig dat het aanbod van het bestaande collectief vervoer (het openbaar vervoer) meer op dat van de auto gaat lijken. Dit leidt tot een vraag naar fijnmazig, snel en frequent ov.

Figuur 8: Ruimtegebruik van verschillende vervoermiddelen (Gemeente Amsterdam, 2017, p. 15)



3.3 Vraag naar fijnmazig, snel en frequent

Een gevolg van de hiervoor beschreven ontwikkeling en het feit dat persoonlijke verplaatsingspatronen complexer worden, is dat de individuele mobiliteitsbehoefte steeds meer fijnmazigheid vereist van de beschikbare mobiliteitsconcepten. De behoefte aan fijnmazigheid gaat gepaard met een behoefte aan een hoge reissnelheid. Door de flexibilisering van het leven wil men gemakkelijk op verschillende momenten van de dag plekken kunnen bereiken. De fiets en de auto bieden de gevraagde fijnmazigheid en zijn in principe op elk moment van de dag beschikbaar. Wel verliest de auto, door toenemende congestie en daarmee gepaarde reistijdverliezen, met name in stedelijke gebieden een deel van zijn vermogen om in de gevraagde fijnmazigheid en snelheid te voorzien.
Het huidige openbaar vervoer biedt de gevraagde fijnmazigheid en veel minder. Openbaarvervoerdiensten zijn vooral gericht op het onderling verbinden van centra van steden en dorpen en – binnen stedelijke regio's – het verbinden van wijken, buurten en randgemeenten met het hart van de stedelijke regio. In de meeste gevallen langs 'radiale' structuren: vanuit het centrum naar randbestemmingen en terug. Randbestemmingen zijn meestal niet onderling met elkaar verbonden door openbaarvervoerdiensten, terwijl de toegenomen complexiteit van de mobiliteitsbehoefte wel vraagt om dergelijke verplaatsingen. De trein, met het hoofdrailnet als de centrale infrastructuur, richt zich vooral op vervoer met een relatief lage frequentie over de langere afstanden tussen steden en speelt in het (stads) regionale verkeer slechts een beperkte rol. In niet-stedelijke regio's kan men steeds minder terugvallen op het (collectief) openbaar vervoer om maatschappelijke voorzieningen en werk te bereiken. Het ov biedt over het algemeen weinig fijnmazigheid. Fijnmazigheid staat bij het ov bovendien op gespannen voet met snelheid: het vraagt veel reistijd. Juist de beschikbaarheid van individuele vervoersconcepten wint buiten de steden aan belang. Op dit moment gaat het nog vooral om de (eigen) auto (CBS, 2017b). Groepen als senioren, jongeren en minder draagkrachtige mensen hebben daardoor minder toegang tot mobiliteit.

4

FINANCIERING VAN MOBILITEIT

In Deel 1 betoogt de raad dat het overgrote deel van de financiële middelen voor mobiliteit naar capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur gaat en dat er relatief weinig financiële middelen worden ingezet voor andere, meer vernieuwende vormen van mobiliteitsbeleid. In dit hoofdstuk onderbouwen we dit met een financiële analyse van de beschikbare middelen voor mobiliteit, zowel van het Rijk als van overige overheden. Het hoofdstuk beschrijft achtereenvolgens de financieringssystematiek achter het mobiliteitsbeleid, de hoeveelheid beschikbare middelen per overheidslaag en de verdeling van de middelen over modaliteiten en per beleidsoptie. Tot slot gaan we apart in op middelen voor beheer en onderhoud. Omdat de financiële inzet van Rijk en regio sterk kan verschillen tussen regio's, wordt de analyse in dit hoofdstuk geïllustreerd met gegevens uit twee voorbeeldregio's: de Regio Eindhoven en de Zuidelijke Randstad.

4.1 Financieringssystematiek

Rijk

Het overgrote deel van de middelen van het Rijk voor mobiliteit wordt gefinancierd uit het Infrastructuurfonds. Het betreft met name uitgaven aan infrastructuur. Een relatief klein deel van de uitgaven aan mobiliteit loopt via de reguliere Rijksbegroting.

Al sinds 1965 worden Rijksinvesteringen in infrastructuur gefinancierd uit een begrotingsfonds, het Infrastructuurfonds. Het doel van het Infrastructuurfonds is de financiering en de bekostiging van aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur. Zowel infrastructuur die het Rijk beheert als infrastructuur van andere partijen komt voor financiering in aanmerking (Wet op het Infrastructuurfonds, artikel 2, lid 2). Omdat infrastructuurprojecten een meerjarig karakter kennen waarbij sprake is van zowel aanleg als beheer, zorgt de langere looptijd van het fonds ervoor dat aangegane langetermijnverplichtingen zichtbaar zijn voor het parlement en kunnen worden afgewogen binnen een financieel kader.

Provincies, vervoerregio's en gemeenten

Provincies, vervoerregio's en gemeenten kennen over het algemeen geen fondsen voor de bekostiging van infrastructuur. Middelen voor infrastructuur worden in de begroting vastgelegd, veelal in de vorm van meerjarenprogramma's.

De provincies financieren hun verkeer- en vervoerbeleid primair uit het Provinciefonds. Tot 1 januari 2016 ontvingen de provincies en de Wgr-plusregio's (Wgr is voluit Wet gemeenschappelijke regelingen) middelen van het Rijk in het kader van de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer. Een wetswijziging leidde tot afschaffing van de Wgr-plusregio's, en per 1 januari 2016 zijn deze middelen toegevoegd aan het provinciefonds. Daarnaast vormen de opcenten op de motorrijtuigenbelasting (MRB) een inkomstenbron van de provincies. Het Rijk int de MRB; de provinciale opslag hierop lift mee met de landelijke inning door

de Belastingdienst. Net als de gelden van het provinciefonds zijn de eigen inkomsten onderdeel van de algemene middelen. De provincie kan hieruit alle soorten uitgaven bekostigen, niet alleen voor onderhoud van provinciale wegen, maar ook bijvoorbeeld voor natuurbeheer.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam zijn twee gemeenschappelijke regelingen die nog wel rechtstreeks geld van het Ministerie van IenW ontvangen uit de BDU verkeer en vervoer. Ze zijn vrij om af te wegen aan welke verkeer- en vervoertaken ze de middelen besteden, onder de voorwaarde dat ze die besteden aan verkeer en vervoer.

Gemeenten ontvangen het grootste deel van hun budget uit het gemeentefonds en zijn voor het grootste deel van hun inkomsten vrij in de besteding van het geld. Meer hierover in paragraaf 4.3.

4.2 Omvang van de beschikbare middelen per overheidslaag

Rijk

De totale begroting van het Ministerie van IenW in 2018 bedroeg € 8,4 miljard, circa 3% van de totale Rijksbegroting (Tweede Kamer, 2017d). Jaarlijks wordt hiervan een groot deel afgedragen aan het Infrastructuurfonds, in 2018 € 5,7 miljard. Het Infrastructuurfonds zelf kent in 2018 een omvang van ruim € 6,2 miljard. Een deel van dit bedrag (circa € 570 miljoen) is bestemd voor apparaatskosten van RWS en verschillende landelijke taken van RWS, zoals het verzamelen van basisinformatie, het onderhouden van ICT-systemen, het inspecteren van het areaal en het ontwikkelen van kennis en innovatie.

Op de beleidsbegroting van IenW zijn verder aanvullende middelen voor mobiliteit beschikbaar onder drie beleidsartikelen: Wegen en Verkeersveiligheid (artikel 14), OV-keten (artikel 15) en Openbaar Vervoer en Spoor (artikel 16). In 2018 gaat het om € 55 miljoen. Hieruit worden uitgaven bekostigd voor wegverkeersbeleid en verkeersveiligheid, waaronder subsidies aan Veilig Verkeer Nederland en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en bijdragen aan RWS en aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.

Illustratie: Regio Eindhoven en Zuidelijke Randstad

De middelen uit het Infrastructuurfonds worden via de MIRT-systematiek ter beschikking gesteld aan concrete projecten die landen in de landsdelen en de verschillende regio's daarbinnen. Rli heeft voor beide regio's een analyse gemaakt van de verdeling van middelen in 2017-2022, de recentste periode waarover cijfers beschikbaar zijn. De analyse beperkt zich tot investeringsmiddelen, omdat over de verdeling van middelen voor beheer en onderhoud (inclusief geïntegreerde contactvormen) geen regionale gegevens beschikbaar zijn. De analyse laat zien dat de rijksbijdrage uit het Infrastructuurfonds sterk fluctueert in de tijd en per regio, afhankelijk van actuele, afgesloten en voorgenomen projecten. De analyse illustreert dat de rijksbijdrage aan investeringen in infrastructuur

in de regio, in ieder geval in termen van financiële omvang, van wezenlijk belang is.

Zuidelijke Randstad: De totale bijdrage uit het Infrastructuurfonds aan lopende en toekomstige infrastructuurprojecten in de Zuidelijke Randstad bedraagt op dit moment circa € 8,3 miljard. Het betreft twintig investeringsprojecten, de meeste geheel of gedeeltelijk gericht op personenmobiliteit, met uitzondering van twee specifieke goederenvervoerprojecten (aansluiting Maasvlakte 2 en Calandbrug, bijdrage € 0,4 miljard).

Uitgaven in de periode 2017-2022 uit het Infrastructuurfonds in de MRDH/Zuidelijke Randstad bedragen in totaal € 3,1 miljard, gemiddeld € 513 miljoen per jaar. De Blankenburgtunnel, de Rijnlandroute, A16-13 en de Rotterdamsebaan zijn gezichtsbepalende projecten in die periode. Daarnaast is € 3,3 miljard in de periode tot en met 2016 al besteed, onder meer aan de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A4 Burgerveen-Leiden, de A4 Midden-Delfland en de spoorverbinding Rijswijk-Delft. Voor de periode vanaf 2023 is € 1,8 miljard voorzien, onder meer voor de A4-passage Den Haag, de A16-13 en ook nog steeds voor de A15 (dit betreft een 'geïntegreerde contractvorm': aanleg en onderhoud in één langjarig contract).

Regio Eindhoven: De totale bijdrage uit het Infrastructuurfonds aan lopende en toekomstige infrastructuurprojecten in de regio Eindhoven bedraagt op dit moment circa € 618 miljoen. Het betreft vrijwel uitsluitend middelen voor de periode na 2022, voor het overgrote deel binnen het programma SmartWayZ.NL. Alleen voor de afronding van het project A67 Aanpak toerit Someren staat in totaal nog € 6 miljoen op de begroting tot en met 2022.

Bron: Ministerie van IenM, 2017a

De BDU voor de twee vervoerregio's Vervoerregio Amsterdam en MRDH is afkomstig uit de begroting van IenW en bedraagt in 2018 in totaal € 881 miljoen. Dit bedrag wordt jaarlijks verstrekt aan de vervoerregio's, die zelf verantwoordelijk zijn voor de beleids- en besluitvorming over deze middelen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

Provincies, vervoerregio's en gemeenten

In de begrotingen voor 2017 hebben de provincies gezamenlijk bijna € 2,3 miljard bestemd voor uitgaven aan verkeer en vervoer, op een totale som van provinciale begrotingen van € 5,4 miljard (CBS, 2017c). Het aandeel van ruim 40% op het totaal van de provinciale begrotingen illustreert de belangrijke rol van verkeer en vervoer binnen het provinciale takenpakket. De beide vervoerregio's ontvangen gezamenlijk € 881 miljoen aan BDU-middelen. Alle gemeenten in Nederland samen gaven in 2016 € 4,3 miljard uit aan beleid en investeringen gerelateerd aan verkeer en vervoer. De verschillen tussen gemeenten zijn groot: in de periode 2004-2013 varieerden de uitgaven van gemeenten voor verkeer en vervoer van 2% tot 22% van de totale gemeentelijke lasten (Rli, 2016).

Illustratie: Regio Eindhoven en Zuidelijke Randstad

Provincies en vervoerregio's: De beschikbare middelen voor mobiliteit verschillen tussen provincies, mede afhankelijk van de omvang van de provincies (geografie, bevolking, economie), de financiële situatie en de bestuurlijke structuur, in het bijzonder de aan- of afwezigheid van een vervoerregio die de BDU-middelen ontvangt. In de Zuidelijke Randstad heeft de provincie Zuid-Holland in 2018 € 255 miljoen beschikbaar voor mobiliteit (programma 'Bereikbaar en Verbonden', voor de gehele provincie). Aanvullend daarop heeft de MRDH voor verkeer en vervoer in 2018 circa € 656 miljoen beschikbaar. In totaal is dat ruim € 910 miljoen, circa € 250 per inwoner. In de regio Eindhoven heeft de provincie Noord-Brabant voor de hele provincie ruim € 436 miljoen beschikbaar in 2018, circa € 174 per inwoner. De bedragen illustreren ook de beleidsvrijheid die provincies hebben bij de verdeling en besteding van middelen over diverse sectoren en beleidsterreinen. In Zuid-Holland maakt verkeer en vervoer circa 37% uit van de totale provinciale begroting van ruim € 680 miljoen; in Noord-Brabant is dat 35% van een totale provinciale begroting van € 1,2 miljard.

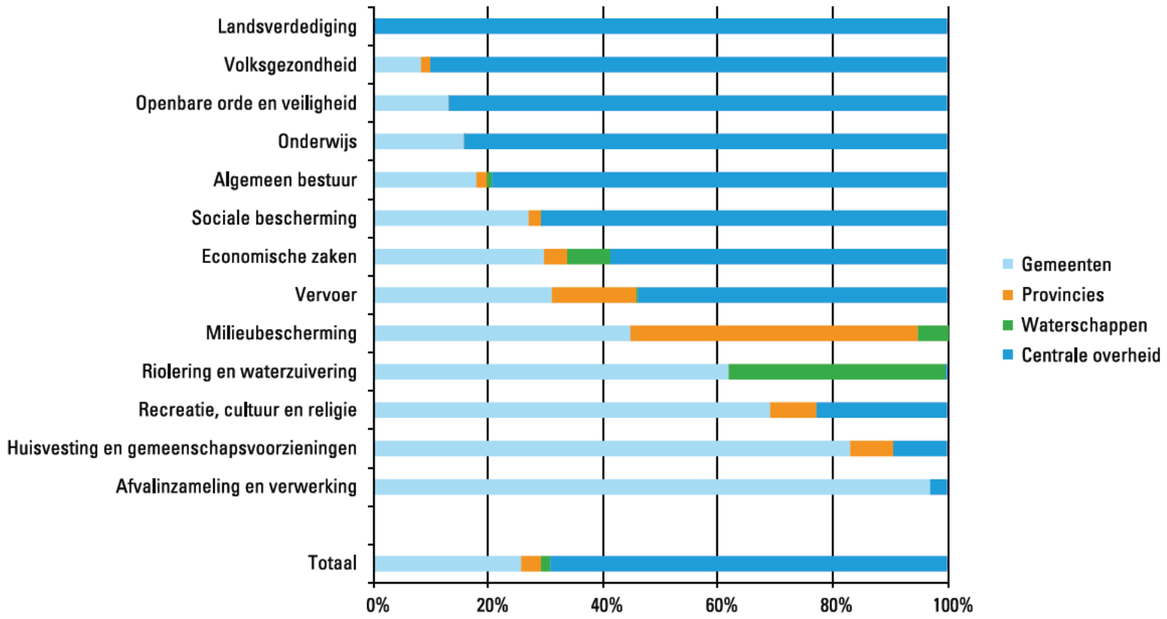
Gemeenten: Analyse van de begrotingen van de gemeenten in de twee voorbeeldregio's illustreert de grote mate van variatie in gemeentelijke middelen voor mobiliteit. In de Zuidelijke Randstad schatten we op basis van een analyse van begrotingen van negen gemeenten die samen 65% van de inwoners in de Zuidelijke Randstad (35 gemeenten) vertegenwoordigen, de totale beschikbare gemeentelijke middelen voor mobiliteit op circa € 535 miljoen, gemiddeld € 197 per inwoner. In de regio Eindhoven schatten we op basis van een analyse van begrotingen van zes gemeenten, die samen eveneens 65% van de inwoners van de regio Eindhoven (21 gemeenten) vertegenwoordigen, de gemeentelijke uitgaven aan mobiliteit op circa € 97 miljoen, circa € 290 per inwoner.

Bron: MRDH, 2016; MRDH, 2017; Provincie Zuid-Holland, 2017; Provincie Noord-Brabant, 2017

Figuur 9 geeft voor uiteenlopende beleidsterreinen weer hoe de verhouding is van de beleidsinzet en daarmee gemoeide uitgaven tussen de diverse bestuurslagen (Allers & Steiner, 2015). De figuur illustreert dat verkeer en vervoer in het gebied zit waar alle overheidslagen een rol te vervullen hebben en dus bij uitstek een beleidsterrein is dat vraagt om goede horizontale en verticale samenwerking tussen de betrokken bestuurslagen. Specifiek voor verkeer en vervoer illustreert de figuur bovendien dat de rijksoverheid de meeste uitgaven doet. Daarnaast illustreert de figuur dat de provincies op het gebied van verkeer en vervoer, in vergelijking met vrijwel alle andere beleidsterreinen, een relatief grote rol vervullen.[4]

4 De figuur is nog van voor de decentralisatie van de zorg naar de gemeenten, dus voor met name volksgezondheid ziet de figuur er inmiddels waarschijnlijk wezenlijk anders uit.

Figuur 9: Aandeel overheidslagen per beleidsterrein (Allers et al., 2015, p. 13)



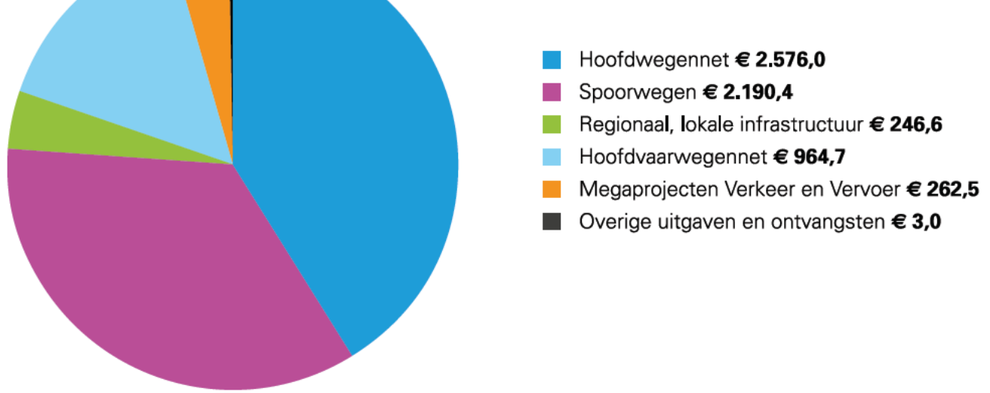
4.3 Verdeling van de beschikbare middelen per modaliteit

Rijk

De investeringsmiddelen in het Infrastructuurfonds zijn onderverdeeld in middelen voor het hoofdwegennet, voor spoorwegen en voor hoofdvaarwegen. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar voor projectsubsidies aan regionale en lokale infrastructuur waarvan de kosten hoger zijn dan € 225 miljoen. Ook is er een apart budget voor door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten, de zogenoemde Megaprojecten (onder andere HSL-Zuid, ERTMS, Zuidasdok).

Figuur 10 laat zien hoe de rijksmiddelen in de begroting voor 2018 zijn verdeeld over de verschillende modaliteiten. Naar wegen gaat € 2,6 miljard (41%), naar spoor € 2,2 miljard (35%), naar vaarwegen 15% en naar regionale en lokale projecten 4%.

Figuur 10: Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds 2018 (bedragen x € 1 miljoen; totaal € 6.243 miljoen) (Tweede Kamer, 2017e, p. 4)



Provincies, vervoerregio's en gemeenten

De provincies hebben op het gebied van mobiliteit twee hoofdtaken: ze zijn verantwoordelijk voor de provinciale infrastructuur en voor het regionale

openbaar vervoer. In 2017 gaven de provincies gezamenlijk ongeveer evenveel aan wegen en openbaar vervoer uit, bijna € 948 miljoen aan ov en circa € 1.045 miljoen aan wegen. De uitgaven aan openbaar vervoer betreffen zowel concessieverlening voor openbaar vervoer als investeringen in de daarmee samenhangende infrastructuur, zowel in aanleg als in onderhoud en beheer. Daarnaast investeren de provincies circa € 122 miljoen in waterwegen. De beide vervoerregio's ontvangen jaarlijks een bedrag van € 881 miljoen aan BDU-middelen. Het overgrote deel van deze middelen gaat naar openbaar vervoer.

Van de gemeenten zijn geen recente cijfers voor Nederland als geheel beschikbaar. De laatste cijfers van CBS gaan over de gemeentebegrotingen van 2014. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de plaatselijke infrastructuur en het parkeerbeleid. Daarnaast kent elke gemeente haar eigen invulling van het mobiliteitsbeleid. Gemeenten geven onder meer geld uit aan prioriteiten variërend van parkeerbeleid, het stimuleren van deelautoconcepten en de inrichting van straten tot het stimuleren van fietsen, het onderhoud van verkeersregelinstallaties, vervoer per pont en verkeersveiligheid. Daarnaast dragen (vooral grotere) gemeenten bij aan de realisatie van grote projecten, zoals de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de Uithoflijn in Utrecht.

Illustratie: Regio Eindhoven en Zuidelijke Randstad

In de Zuidelijke Randstad zijn de middelen van de provincie Zuid-Holland binnen het programma 'Bereikbaar en Verbonden' in de begroting voor 2018 verdeeld in een verhouding twee derde voor wegen en een derde voor openbaar vervoer. Bij de MRDH gaat in de begroting voor 2018 ruim 80% van de middelen voor verkeer en vervoer naar het openbaar vervoer.
In de regio Eindhoven gaat van de middelen van de provincie Noord-Brabant (cijfers voor de provincie als geheel) driekwart van de middelen voor verkeer en vervoer naar wegen en een kwart naar het ov.

Bron: MRDH, 2017; Provincie Zuid-Holland, 2017, Provincie Noord-Brabant, 2017

4.4 Verdeling van de beschikbare middelen naar type beleid

De voorgaande paragrafen lieten zien hoe de middelen voor mobiliteit zijn verdeeld over bestuurslagen en modaliteiten. Deze paragraaf gaat, voor zover mogelijk op basis van beschikbare cijfers, nader in op de besteding van de financiële middelen aan diverse onderdelen van het mobiliteitssysteem en de verschillen daarin tussen bestuurslagen en modaliteiten. Hierbij maken we een onderscheid naar:

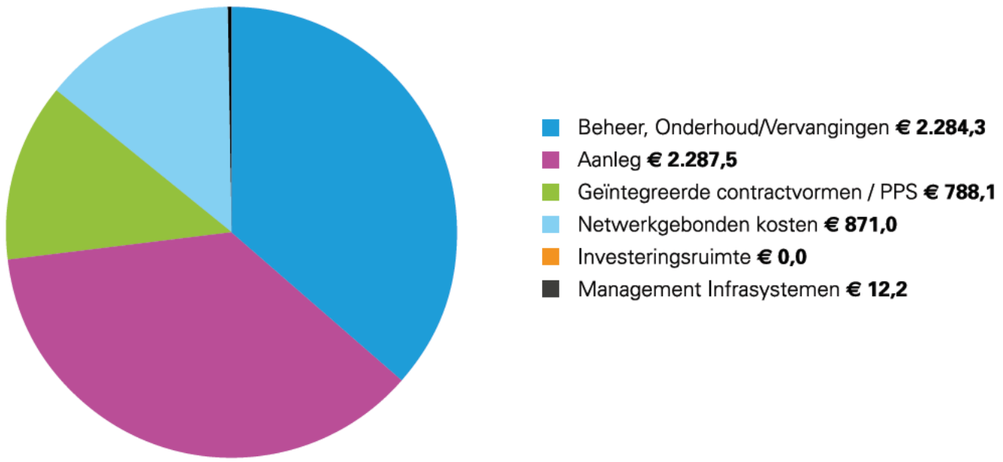
- investeringsmiddelen voor infrastructuur;
- financiële middelen voor niet-infrastructurele maatregelen;
- concessieverlening voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Rijk

Het geld uit het Infrastructuurfonds wordt uitgegeven aan beheer, onderhoud/vervangingen en aanleg van infrastructuur. Daarnaast wordt een deel van het geld uitgegeven door middel van geïntegreerde contractvormen

en publiek-private samenwerking. Hierbij wordt in plaats van een product (infrastructuur) een dienst ingekocht (de beschikbaarheid van de infrastructuur). Overige uitgaven hebben betrekking op netwerkgebonden kosten, onder meer voor een belangrijk deel de apparaatskosten van RWS. Daarnaast gaat een beperkte deel naar het management van infrastructuursystemen. Figuur 11 laat zien hoe het geld uit het Infrastructuurfonds wordt verdeeld over de verschillende categorieën.

Figuur 11: Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds voor 2018 naar soort (bedragen x € 1 miljoen; totaal € 6.243 miljoen) (Tweede Kamer, 2017e, p. 5)



Van de € 6,2 miljard op de begroting van 2018 wordt € 5,6 miljard besteed aan direct aan fysieke investeringen gerelateerde uitgaven. Daarvan heeft € 4,6 miljard betrekking op wegen, spoorwegen en direct daaraan gerelateerde fysieke investeringsprojecten. De apparaatskosten van RWS gerelateerd aan het hoofdwegennet bedragen € 447 miljoen.
Bij de fysieke investeringen gaat er in totaal (inclusief vaarwegen) ongeveer evenveel geld naar aanleg als naar beheer/onderhoud/vervanging, beide 37% van de beschikbare financiële middelen. Naar geïntegreerde contractvormen (dit betreft alleen wegen) gaat 13% van de beschikbare financiële middelen. De inzet van deze middelen is voor het overgrote deel te classificeren als 'meer': fysieke investeringen die bijdragen aan uitbreiding van het infrastructuurnetwerk, inclusief capaciteitsvergroting van bestaande wegen en spoorwegen. Bij spoor gaat in 2018 het meeste geld naar beheer en onderhoud (57%, exclusief geïntegreerde contractvormen). Bij wegen is het aandeel voor onderhoud en beheer relatief gering (25%, exclusief geïntegreerde contractvormen). De netwerkgebonden kosten zijn voor een belangrijk deel apparaatskosten van RWS.

Het grootste budget voor niet-fysieke maatregelen is afkomstig uit het Infrastructuurfonds. Voor de periode 2014-2017 was een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar voor het programma 'Beter Benutten Vervolg' (dat wil zeggen jaarlijks zo'n € 75 miljoen). De focus van 'Beter Benutten' lag sterk op het verbeteren van de doorstroming en het voorkomen van congestie. Minimaal 10% van dat budget was gereserveerd voor de ontwikkeling van Intelligente Transport Systemen (Ministerie van IenM, 2017a). In de periode 2011-2014 investeerden Rijk en regio samen ruim € 1,1 miljard in de eerste fase van 'Beter Benutten'. De bijdrage van het Rijk hieraan bedroeg € 794 miljoen.

Andere begrotingsartikelen met ruimte voor niet-fysieke beleidsinterventies zijn verkeersmanagement en de overige netwerkgebonden kosten. Voor verkeersmanagement op het hoofdwegennet is in de begroting voor 2018 van het Infrastructuurfonds € 3,7 miljoen opgenomen. Ten slotte wordt een (beperkt) deel van overige netwerkgebonden kosten (in totaal € 116 miljoen) van RWS gebruikt voor niet-fysieke maatregelen. Het gaat om RWS-brede taken op het gebied van basisinformatie, ICT-systemen en inspecties, maar ook om ontwikkeling van kennis en innovatie.

Provincies, vervoerregio's en gemeenten
Er zijn op nationaal niveau geen actuele gegevens beschikbaar over de verdeling van provinciale en gemeentelijke middelen over verschillende beleidscategorieën. Het programma 'Beter Benutten' is niet landelijk dekkend. Deelnemende regio's zijn Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Brabant, Groningen-Assen, Leeuwarden, Maastricht, Midden-Nederland, Rotterdam-Den Haag, Stedendriehoek, Twente en Zwolle-Kampen. De regio's verdubbelen gezamenlijk de rijksbijdrage voor de periode 2014-2017 met € 300 miljoen. Het betreft bijdragen van provincies, vervoerregio's, overige regio's, individuele gemeenten in de betrokken regio's en het bedrijfsleven.

4.5 Beheer en onderhoud

Van de infrastructuurbegroting 2018 gaat ruim een derde naar beheer, onderhoud en vervangingen (BOV), ruim een derde gaat naar aanleg en ruim een kwart van de begroting gaat naar geïntegreerde contractvormen/PPS en netwerkgebonden kosten.

Weginfrastructuur
De totale uitgaven voor het hoofdwegennet in 2018 zijn geraamd op € 2.576 miljoen, waarvan € 645,7 miljoen (25%) bestemd is voor beheer, onderhoud en vervanging. In het Infrastructuurfonds wordt gemeld dat er vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw veel kunstwerken zijn gerealiseerd die nu of in de komende decennia het einde van hun levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is (Tweede Kamer, 2017e).

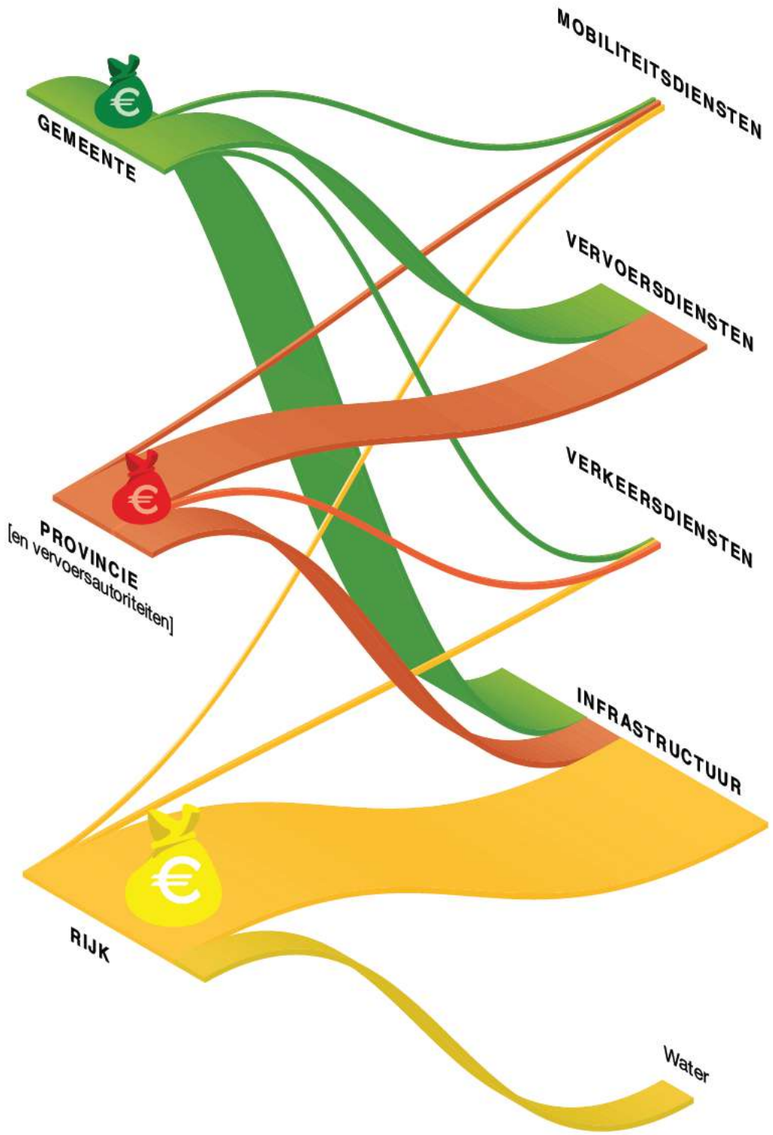
Begin 2018 heeft minister Van Nieuwenhuizen een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over verjongen, vernieuwen, verduurzamen van de bestaande infrastructuur (Tweede Kamer, 2018). In deze brief stelt de minister dat veel bruggen en tunnels zijn aangelegd vanaf de jaren 50 en dat veel objecten en ICT het einde van hun levensduur naderen. De minister kondigt daarom een verhoging van het budget voor vervanging en renovatie aan van gemiddeld € 150 miljoen per jaar tot 2020 naar een verwacht volume van ruim € 350 miljoen na 2020. Bij vervanging en renovatie wordt aandacht besteed aan slimme innovaties om te verwachten storingen en onderhoud scherper te kunnen monitoren. Ook is er aandacht voor aanpassingen die nodig zijn voor voertuigen van de toekomst. Daarnaast wordt ingezet op duurzaamheid.

In een brief van de Algemene Rekenkamer aan de Tweede Kamer over de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) van 2018 waarschuwt de rekenkamer voor een tekort aan middelen voor onderhoud (Tweede Kamer, 2017f). Volgens de Algemene Rekenkamer is er een tekort van ongeveer € 230 miljoen voor het onderhoud van het hoofdwegennet. Ook in een eerdere publicatie heeft de Algemene Rekenkamer gewaarschuwd dat er als gevolg van een snellere groei van het areaal en niet-ontvangen prijsbijstellingen, meer middelen nodig zijn voor beheer en onderhoud dan waarop gerekend is (Algemene Rekenkamer, 2014).

Spoorinfrastructuur

De totale uitgaven aan spoorwegen in 2018 in het Infrastructuurfonds bedragen € 2.190 miljoen, waarvan € 1.245 miljoen (57%) bestemd is voor beheer, onderhoud en vervanging. De concessie voor beheer van de spoorinfrastructuur is door de minister van IenM aan ProRail verleend voor de periode 2015-2024. Jaarlijks wordt aan ProRail een subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Op basis van een beheerplan ontvangt Prorail een bijdrage van het Rijk. Daarbij wordt rekening gehouden met de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele andere partijen (Ministerie van IenM, 2017a).

Figuur 12: Verdeling geld van de verschillende bestuurslagen over de verschillende lagen van het mobiliteitssysteem



5

VERNIEUWINGEN IN HET MOBILITEITSBELEID

In het MIRT zijn rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen gericht op de ruimtelijke inrichting van Nederland. Deze projecten en programma's worden opgesteld in overleg met de medeoverheden. Het rijksgeld voor de projecten en programma's komt voor het overgrote deel uit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De minister en de staatssecretaris van IenW voeren overleg met de regionale overheden over het programma tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT (BO MIRT). De uitkomsten van deze overleggen worden besproken met de Tweede Kamer in een Nota-overleg. Om de samenwerking tussen het Rijk en de mede-overheden te structureren is er een aantal spelregels opgesteld dat regelmatig wordt aangepast (zie paragraaf 5.3). Elk jaar stelt het Ministerie een uitgebreid overzicht samen van de lopende MIRT-projecten, waarin ook algemene informatie over het MIRT-proces terug te vinden is (Ministerie van IenM, 2017a). De afgelopen jaren heeft het Ministerie een aantal stappen gezet om het MIRT aan te passen aan de ontwikkelingen die eraan komen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Hierna volgt een kort overzicht van de veranderingen, achtereenvolgens: Vernieuwing MIRT; het interdepartementaal beleidsonderzoek 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' en het rapport 'Verkenning naar een Bereikbaarheidsfonds'; de vernieuwing van de Spelregels van het MIRT; gebiedsgerichte programma's; overige programma's.

5.1 Integraler en adaptiever in nieuwe coalities

In 2014 is gestart met de vernieuwing van het MIRT. Het doel hiervan is om beter te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen: de toenemende complexiteit en integraliteit van opgaven, de veranderende rol van de overheid en de wens om flexibeler en adaptiever om te gaan met investeringen, maatregelen en de benodigde financiële middelen. De raad is blij met deze vernieuwingsoperatie, omdat de kern van de vernieuwing ligt in het centraal stellen van opgaven in plaats van oplossingen. De vernieuwde aanpak moet het mogelijk maken dat meer partijen (publiek/privaat en nationaal/regionaal) kunnen bijdragen aan het realiseren van opgaven, dat er adaptiever wordt gewerkt door adaptief programmeren en meer focus op het beter benutten van bestaande infrastructuur, en dat integraler wordt gewerkt zodat aanwezige meekoppelkansen in andere beleidsdomeinen worden benut. De vernieuwing MIRT is uitgewerkt langs drie pijlers en heeft eind 2016 zijn beslag gekregen in nieuwe Spelregels van het MIRT (zie paragraaf 5.3) (Ministerie van IenM, 2016a).

De drie pijlers onder het vernieuwde MIRT:

- *Pijler 1: Brede blik.* Door meer en andere partijen bij opgaven te betrekken en meer gebiedsgericht te werken, worden nieuwe oplossingen mogelijk en kan duurzaamheid meer expliciet aandacht krijgen. Het betrekken van andere beleidsopgaven zoals leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid schept meekoppelkansen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds blijven evenwel alleen bedoeld voor investeringen die passen binnen de wettelijke scope van deze fondsen.

- *Pijler 2: Maatwerk.* Meer focus op het beter benutten van bestaande infrastructuur is het alternatief voor grootschalige aanleg van nieuwe infrastructuur. Met adaptieve programma's wordt in de planning bewuster omgegaan met onzekerheden en wordt in kleinere stappen toegewerkt naar het gewenste eindbeeld. Er wordt een divers palet aan maatregelen ingezet, variërend van regelgeving, aanpassing van infrastructuur en fiscale maatregelen tot gedragsbeïnvloeding en financiële maatregelen. Financiering is de gezamenlijke verantwoordelijkheid en wordt bijvoorbeeld vastgelegd in een bestuursakkoord.
- *Pijler 3: Samenwerken.* De horizontale samenleving met maatschappelijke initiatieven vraagt om samenwerking op gelijke voet tussen overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. In het MIRT spreken Rijk en regio af welke opgaven ze gaan oppakken, vanuit maatschappelijke en bestuurlijke urgentie gekoppeld aan energie en beweging bij maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Elke partij werkt samen met andere vanuit de eigen verantwoordelijkheden. Het BO MIRT is de plek voor strategiebepaling, het maken van afspraken en het bewaken van de samenhang en de voortgang.

5.2 IBO 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' en kabinetsreactie

In 2016 is het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' uitgevoerd in opdracht van het kabinet (Ministerie van Financiën, 2016). Hierin zijn de mogelijkheden en beleidsopties verkend voor een effectievere en doelmatigere infrastructurele planning en financiering van ruimtelijke projecten. De kabinetsreactie op dit IBO is in september 2016 aan de Tweede Kamer gezonden (Tweede Kamer, 2016). In het IBO zijn een aantal varianten opgenomen van mogelijke maatregelen die zorgen voor meer flexibiliteit in de infrastructurele planning. In de kabinetsreactie geeft het kabinet aan welke varianten worden overgenomen of verder worden verkend, en ook wordt aangegeven welke varianten het kabinet niet overneemt. De varianten die het kabinet overneemt zijn verwerkt in de Spelregels van het MIRT.

Een aantal varianten dat de werkgroep beschrijft, is van belang voor dit advies. Binnen het thema 'bevorderen van flexibiliteit via de MIRT-systematiek' worden vier varianten genoemd:

Variant 1 stelt voor om opgavengericht werken te bevorderen door beperkt zicht op financiering toe te staan en de investeringsruimte niet toe te bedelen naar modaliteiten. In de kabinetsreactie wordt toegezegd dat het kabinet het zicht op financiering bij de start van de verkenning terugbrengt naar 75%; dit introduceert een prikkel om "creatief te zoeken naar slimme oplossingen" (Tweede Kamer, 2016). Ook staat in de kabinetsreactie dat op termijn in het Infrastructuurfonds alle nieuwe verkenningen opgenomen worden in een algemeen begrotingsartikel, niet naar modaliteit toebedeeld. Dit algemene begrotingsartikel (artikel 20) wordt ingevoerd bij de ontwerpbegroting 2019. Dit artikel 20 voor planflexibele budgetten is getiteld 'Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte'. Hiermee worden alle

flexibele budgetten op één plek inzichtelijk gemaakt, waaronder alle nieuwe verkenningen (Tweede Kamer, 2017c).

In variant 2 wordt geadviseerd een adaptieve voorkeursbeslissing mogelijk te maken in de vorm van een voorkeursstrategie waarin verschillende ontwikkelpaden of scenario's zijn opgenomen. Afhankelijk van de daadwerkelijke ontwikkeling komt later in het proces de meest gewenste oplossing naar boven. Het kabinet kiest nog niet direct voor het mogelijk maken van een adaptieve voorkeursbeslissing, maar wil dat eerst nader uitwerken en er ervaring mee opdoen.

Variant 3 gaat over adaptief programmeren. De werkgroep stelt voor om afspraken over de aanpak van een opgave niet te vroeg te maken. Het doel moet duidelijk zijn, maar de wijze waarop moet tussentijds aangepast kunnen worden. Budgettaire middelen worden gekoppeld aan opgaven in plaats van aan oplossingen. De kabinetsreactie op deze variant is voorzichtig; het belang wordt wel onderschreven, maar er worden geen concrete maatregelen of plannen aan verbonden.

Binnen het thema 'verbreding van de reikwijdte van het Infrastructuurfonds' worden twee opties beschreven. In de eerste plaats de optie om het mogelijk te maken niet-investeringsuitgaven die direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur, te bekostigen uit het Infrastructuurfonds. Deze optie is erop gericht dat binnen het Infrastructuurfonds een meer integrale afweging wordt gemaakt van opgaven met meer flexibiliteit in de te kiezen mobiliteitsoplossing. Het gaat daarbij om 'Beter Benutten'-achtige maatregelen. Voorbeelden zijn het inzetten op slimme mobiliteitsoplossingen zoals spitsmijden, het ontwikkelen van ov-knooppunten, het stimuleren van andere modaliteiten en het aanbieden van ICT-informatie voor reizigers en/of weggebruikers. Deze optie wordt door het kabinet overgenomen; de benodigde wetswijziging wordt in gang gezet. In het IBO 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' wordt de verwachting uitgesproken dat het gaat om 3% van de middelen in het Infrastructuurfonds. Bij deze optie wordt nog wel de beperking opgenomen dat het moet gaan om uitgaven die "direct bijdragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van investering in infrastructuur".
De tweede optie van de IBO-werkgroep spreekt over de mogelijkheid het Infrastructuurfonds om te zetten in een Bereikbaarheidsfonds. Het kabinet heeft toegezegd een nadere verkenning uit te voeren naar de voor- en nadelen van een Bereikbaarheidsfonds. Deze verkenning is in september 2017 naar de Tweede Kamer gezonden (Ministerie van IenM, 2017e).

Verkenning naar een Bereikbaarheidsfonds
In de verkenning worden drie mogelijke varianten beschreven van een Bereikbaarheidsfonds. Naar aanleiding van deze verkenning concludeerde de minister dat er met de ingezette beleidswijzigingen al veel mogelijk is en werd de verbreding van de scope tot een Bereikbaarheidsfonds op dit moment niet noodzakelijk geacht. Voor langjarige planning en financiering van infrastructuur vindt de minister de huidige fondsstructuur van groot belang (Tweede Kamer, 2017c).

Drie varianten van een Bereikbaarheidsfonds

Variant 1 gaat met name over een gezamenlijke werkwijze in de nieuwe programmatische aanpak en vraagt niet om wettelijke aanpassingen. Het gaat hierbij om:

- gelijkwaardig partnerschap: het gezamenlijk formuleren, uitwerken en oppakken van gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgaven door Rijk, regio en andere organisaties, waarbij 'andere organisaties' breed uitgelegd wordt: bedrijfsleven, onderwijs en kennisinstellingen, maar ook bestuurders die verantwoordelijk zijn voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, onderwijs of sociale zaken;
- werken met dubbeldoelstellingen van nationale en regionale opgaven;
- wederkerigheid: alle partijen dragen middelen bij. Dit kunnen financiële middelen zijn, maar het kan ook gaan om afspraken of regelgeving. Hierbij kunnen ook gebiedsbudgetten gevormd worden.

Bij variant 2 is sprake van de introductie van een:

- bereikbaarheidsartikel waarbij middelen van lokale en regionale overheden vanwege het investeren in een meekoppelend belang (bijvoorbeeld ruimtelijke kwaliteit) via het Infrastructuurfonds kunnen lopen;
- subsidie voor 'vermeden infrastructurele investeringskosten'. Dit bevordert de samenhang tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Als kosten voor infrastructuur vermeden worden door een oplossing op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, kunnen de vermeden kosten (gedeeltelijk) gebruikt worden voor subsidiering van de ruimtelijke ontwikkeling.

Bij variant 3 is sprake van het integraal bekostigen van bereikbaarheid vanuit één fonds. Dat vraagt om een nieuwe wet waarin het doel van het Bereikbaarheidsfonds wordt opgenomen, namelijk dat 'maatregelen gericht op bereikbaarheid uit het fonds gefinancierd en bekostigd mogen worden'.

Bron: Ministerie van IenM, 2017e.

Variant 1 ligt in het verlengde van de maatregelen die aangekondigd worden in de kabinetsreactie op het IBO 'Flexibiliteit in infrastructurele planning' en wordt breed gedragen. Variant 2 vraagt wel om een helder afwegingskader met in ieder geval een eenduidige definitie van bereikbaarheid. Ook versterkt het de financieringsstroom van Rijk naar lagere overheid, waardoor de gelijkwaardigheid minder zou kunnen worden. Variant 3 zorgt ervoor dat er, naast integraal en gezamenlijk werken aan bereikbaarheid, ook integrale bekostiging van de bereikbaarheidsopgaven is.

5.3 Vernieuwing Spelregels MIRT

De Spelregels van het MIRT beschrijven enerzijds het beleidsmatige proces en de werkwijze, rollen en taken van partijen en anderzijds de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage (Ministerie van IenM, 2016a). Het MIRT Spelregelkader bestaat sinds 2009 en wordt geactualiseerd als daar aanleiding toe is. De laatste keer dat de spelregels zijn geactualiseerd is in

november 2016. De aanleiding was tweeledig: de doorvertaling van keuzes die zijn gemaakt over de nieuwe werkwijze naar aanleiding van de vernieuwing van het MIRT en wijzigingen naar aanleiding van de kabinetsreactie op het IBO 'Flexibiliteit in infrastructurele planning'. De belangrijkste wijzigingen in de spelregels zijn:

Duurzaamheid wordt een integraal onderdeel van de werkwijze. MIRT-opgaven worden gekoppeld aan opgaven voor duurzaamheid, onder andere duurzame bereikbaarheid, duurzaam waterbeheer, energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en een gezonde stad c.q. leefomgeving. Voorwaarden zijn een relatie met infrastructuur en bekostiging uit het Infrastructuurfonds of het Deltafonds alleen als dat binnen de scope van de fondsen past. Uitwerking vindt plaats in afzonderlijke MIRT Onderzoeken, Verkenningen en Planuitwerkingen.

Verlaagde eis voor 'zicht op financiering'. De eis voor 100% zicht op financiering wordt verlaagd naar 75% om meer flexibiliteit te bewerkstellingen en de integrale weging van opgaven en oplossingen (inclusief niet-infrastructurele) te bevorderen. Dit moet een prikkel opleveren om creatief te zoeken naar slimme oplossingen en andere partijen uit te dagen om mee te financieren.

Meer ruimte voor adaptief programmeren. Bij onzekerheden of uitvoering op lange termijn (meer dan tien jaar na de Voorkeursbeslissing) wordt adaptief programmeren ingezet. Het doel is om mee te kunnen bewegen met ontwikkelingen. Een MIRT Verkenning kan dan resulteren in een voorkeursbeslissing die bestaat uit een pakket van maatregelen op de korte termijn en oplossingen op de lange termijn die nog niet helemaal vaststaan, inclusief meekoppelkansen. Een breed pakket als het moet, een enkelvoudige oplossing als het kan.

Meer mogelijkheden voor kortetermijnmaatregelen. De nieuwe spelregels moeten het mogelijk maken om andere maatregelen dan klassieke infrastructuur mede te bekostigen uit het Infrastructuurfonds. Het gaat om maatregelen zoals spitsmijden, de ontwikkeling van ov-knooppunten, het stimuleren van andere modaliteiten en het aanbieden van ICT-informatie voor reizigers en/of weggebruikers. Dit moet een betere afweging bevorderen tussen uitgaven voor de aanleg van infrastructuur en (andere) benuttingsmaatregelen voor de korte termijn die de bereikbaarheid ten goede komen. Een wetswijziging moet dit mogelijk maken.

Benutten van vervangings- en renovatie-investeringen. Ook vervanging, modernisering en renovatie van bestaande infrastructuur kan extra functionaliteit (capaciteit/kwaliteit) aan bestaande infrastructuur toevoegen. Deze opgaven winnen aan belang en bieden ook kansen voor andere ruimtelijke opgaven. De ambitie is om programmering van grote en complexe vervangings- en renovatieopgaven meer gebiedsgericht en in onderlinge samenhang met andere opgaven in te vullen, inclusief meekoppelkansen en duurzaamheid.

5.4 Gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's

Een van de instrumenten waarmee de vernieuwing van het MIRT in de praktijk gestalte krijgt, is de uitwerking van regionale, gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Uitgewerkt voor een specifiek gebied en specifieke opgave moeten deze programma's de basis vormen voor een adaptieve en gebiedsgerichte aanpak, een meer flexibele manier van samenwerken en een goede mix van maatregelen voor de korte, de middellange en de lange termijn. Hiermee moet ook het geconstateerde gat tussen de MIRT-gebiedsagenda's en de projecten worden gedicht. In verschillende regio's is hiermee inmiddels een start gemaakt: sinds eind 2015 in Zuid-Nederland met het programma SmartwayZ.NL, en sinds het najaar van 2016 in de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (Gemeente Rotterdam et al., 2017) en in de Goederencorridor Zuid en Oost.

In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's ligt de focus op bereikbaarheidsdoelen, als onderdeel van de bredere doelstelling van versterking van de economische concurrentiepositie. De verschillende elementen uit de drie pijlers onder de vernieuwing van het MIRT worden in deze programma's in de praktijk getoetst en gestalte gegeven: een brede blik op opgaven en effecten, zowel aandacht voor infrastructuurmaatregelen als andere maatregelen en een gebiedsgericht afwegen en benutten van meekoppelkansen in verschillende beleidssectoren (Leerplatform MIRT, 2017).

Van 'de ruit om Eindhoven' naar SmartwayZ.NL

Sinds 2000 wordt er onderzoek verricht naar de ontsluiting van de oostkant van Eindhoven en Helmond: 'de ruit om Eindhoven'. Doel van 'de ruit' is verbetering van de bereikbaarheid van de regio Eindhoven-Helmond, minder doorgaand verkeer in een aantal kernen rondom Eindhoven en minder verkeer door het groene gebied tussen Eindhoven en Helmond. In 2015 bleek dat de toenmalige plannen voor 'de ruit' onvoldoende politiek draagvlak in de regio hadden, met name vanwege de achteruitgang in de leefbaarheid in het gebied. Voor deze plannen was op rijksniveau al geld gereserveerd. Dit geld is beschikbaar gebleven voor de regio op voorwaarde dat de regio met gedragen plannen zou komen.

In reactie hierop heeft de regio in november 2015 het bidbook 'Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim robuust' gepresenteerd met daarin een voorstel voor een adaptieve agenda met elf maatregelen. Het Rijk is akkoord gegaan met deze aanpak en stelt daarvoor het budget beschikbaar wat eerder was gereserveerd voor 'de ruit om Eindhoven'. Inmiddels is het project omgedoopt tot SmartwayZ.NL en omvat acht deelopgaven.

Dit programma legt de nadruk op adaptiviteit en slimme oplossingen. Gedeeltelijk gaat het om het verbreden van snelwegen, maar ook niet-infrastructurele oplossingen spelen nadrukkelijk een rol.

Bron: Provincie Noord-Brabant (2014); Tweede Kamer (2015).

5.5 Overige Rijksprogramma's gericht op vernieuwing in mobiliteit

Het programma 'Beter Benutten' liep van 2011 tot en met 2017. In dit programma is samen met andere infrabeheerders, vervoersorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan regionale maatregelen om bestaande weg-, vaarweg-, spoor- en OV-verbindingen beter te benutten en daardoor de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Ook werd hierin – onder meer in het publiek-private Partnership Talking Traffic – gewerkt aan innovatieve, private diensten aan weggebruikers die in het verlengde liggen van het publieke verkeersmanagement. Daarnaast wordt in 2018 uitvoering gegeven aan meerdere, deels internationale projecten voor Intelligente Transport Systemen (ITS), zoals de ITS-corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen, met als doel coöperatieve diensten te ontwikkelen en te realiseren. Deze diensten zijn gebaseerd op draadloze communicatie tussen voertuigen en wegkantsystemen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het waarschuwen bij wegwerkzaamheden en het verzamelen van data uit voertuigen ten behoeve van meer veiligheid voor weggebruikers en wegwerkers. Ook de Praktijkproef Amsterdam draagt bij aan de vernieuwing van verkeersmanagement. Sinds 1 januari 2014 werkt het uitvoeringsprogramma 'Connecting Mobility' als katalysator aan de realisatie van de Routekaart 'Beter geïnformeerd op weg' (looptijd t/m 2023). In eerste instantie is 'Connecting Mobility' gestart met een driejarenplan dat eind 2016 is afgelopen. Medio 2016 zijn 'Connecting Mobility' en het proces rond de Routekaart geëvalueerd. De conclusies daaruit worden meegenomen bij het vervolg (Tweede Kamer, 2017e).[5] 'Beter Benutten' was er daarnaast op gericht om meer vanuit het perspectief van de reiziger naar de bereikbaarheidsproblematiek te kijken en daarbij samen te werken op basis van gelijkwaardigheid, zowel tussen verschillende overheidslagen als tussen publieke en private partijen. Daarbij is ook aandacht besteed aan het toetsen, monitoren en evalueren van maatregelen voor kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid.

In 2017 zijn bij het Ministerie van IenW een aantal nieuwe programma's van start gegaan. Een daarvan is het programma 'Duurzame mobiliteit', waarin verschillende afdelingen van het Ministerie en RWS vertegenwoordigd zijn. In dit programma staat CO_2-reductie bij verkeer en vervoer centraal, naar aanleiding van het klimaatakkoord in Parijs. Doel van het programma is ervoor te zorgen dat CO_2-reductie in alle overleggen en besluiten 'vanzelf' wordt meegenomen. Ook 'Innovatie in Mobiliteit' heeft een eigen programma gekregen. Een van de kernpunten van dit programma is om beleid en uitvoering dichter bij elkaar te brengen, zodat er sneller gehandeld kan worden. Ook wordt er gewerkt aan het samenbrengen van kennis en kunde op het gebied van innovatie, het bieden van focus, het benutten van kansen en het wegnemen van belemmeringen voor innovatie.

5 Meer informatie over het programma is te vinden op https://beterbenutten.nl/its, https://www.partnershiptalkingtraffic.com/, www.connectingmobility.nl.

LITERATUUR

Algemene Rekenkamer (2014). *Instandhouding hoofdwegennet.* Den Haag.

Allers, M.A. & Steiner, B. (2015). *Gemeenten in perspectief 2014-2018.* Rijksuniversiteit Groningen: Centrum voor Onderzoek van de Economie van de Lagere Overheden & Bruno Steiner Advies.

Boston Consulting Group (2016). *Impact analyse zelfrijdende voertuigen.* In opdracht van de Gemeente Amsterdam. Amsterdam.

Beemster, F., Wilmink, I. & Taale, H. (2017). *Vervanging wegkantsystemen door in-carsystemen.* Delft: TrafficQuest.

Bleijenberg, A. (2015). *Nieuwe mobiliteit - na het autotijdperk.* Delft: Eburon.

Bleijenberg, A., Essen, H. van, & Wee, B. van (2017). 'Nederlander reist niet méér, maar minder per auto'. In: *Verkeerskunde*. Geraadpleegd op 28 februari 2018 via http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/nederlander-reist-niet-meer-maar-minder-per-auto.51687.lynkx

Centraal Bureau voor de Statistiek (2017a). Statline: *Personenmobiliteit in Nederland; reiskenmerken en vervoerwijzen, regio's.* Den Haag. Geraadpleegd op 17 december 2017 via https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83498NED/table?ts=1517215843785.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2017b). *Inwoners Limburg en Drenthe reizen vaakst met de auto.* Den Haag. Geraadpleegd op 17 december 2017 via https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/inwoners-limburg-en-drenthe-reizen-vaakst-met-auto.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2017c). *Provincies begroten 2,3 miljard voor verkeer en vervoer.* Den Haag. Geraadpleegd op 17 december 2017 via https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/08/provincies-begroten-2-3-miljard-voor-verkeer-en-vervoer.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2018). Statline: *Lengte van wegen; wegkenmerken, regio.* Den Haag. Geraadpleegd 28 februari 2018 via http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70806NED&D1=2,5,8,14&D2=0&D3=l&VW=T.

Connecting Mobility & Connekt (2017). *Concretisering van de Routekaart. Verslag van de publiek-private bijeenkomst op 27 januari 2017.*

Connekt (2013). *Beter geïnformeerd op weg. Routekaart 2013-2023.* In opdracht van het Ministerie van IenM. Delft.

Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving (2016). *Kansrijk Mobiliteitsbeleid.* Den Haag.

Centraal Planbureau (2016). *Investeren in infrastructuur Nederland is nog niet af. Rol lokale overheden neemt toe.* CPB Policybrief 2016/06. Den Haag.

Energieonderzoek Centrum Nederland (2017). *Nationale Energieverkenning 2017.* Amsterdam. Geraadpleegd op 30 januari 2018 via https://www.ecn.nl/nl/energieverkenning/.

Gemeente Amsterdam (2017). *Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad. Meerjarenplan fiets 2017-2022.* Amsterdam.

Gemeente Rotterdam, Gemeente Den Haag, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017). *Eindrapport. Analyse- en oplossingsrichtingenfase MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.*

Jeekel J.F. (2016). *Smart mobility and societal challenges.* Technische Universiteit Eindhoven.

Kennisinstituut voor Mobiliteit (2014). *De latente vraag in het wegverkeer.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Kennisinstituut voor Mobiliteit.

Kennisinstituut voor Mobiliteit (2016). *Innovaties in het openbaar vervoer.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Kennisinstituut voor Mobiliteit.

Leerplatform MIRT (2017). *Programma-aanpak.* Geraadpleegd op 30 januari 2018 via https://www.leerplatformmirt.nl/kennis+kunde+en+inspiratie+2/programma-aanpak/default.aspx.

Ministerie van Financiën (2016). *IBO Flexibiliteit in de infrastructurele planning*. Den Haag: Inspectie der Rijksfinanciën/Bureau Strategische Analyse.

Ministerie van IenM (2012). *Atlas Hoofdwegennet. Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014a). *Beheerconcessie 2015-2025.* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014b). *Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025.* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016a). *Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016b). *Smart Mobility. Bouwen aan een nieuw tijdperk op onze wegen.* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016c). *Syntheserapport. Analysefase MIRT Onderzoek NowA.* MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017a). *MIRT Overzicht 2018.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mede namens Ministerie van Economische Zaken & Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017b). *Transitiepad Duurzame Mobiliteit, versie 26 oktober 2017.* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017c). *Rijkswaterstaat Brede Afspraak Duurzaam Inkopen. Toepassing milieucriteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI).* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Cluster Grond-, Weg- en Waterbouw.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017d). *Nationale markt- en capaciteitsanalyse 2017 (NMCA).* Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017e). *Verkenning naar een bereikbaarheidsfonds: Een verkenning naar de voor- en nadelen van een bereikbaarheidsfonds.* Den Haag.

Mouter, N. (2012). *Voordelen en nadelen van de Maatschappelijke Kosten- en Baten analyse nader uitgewerkt.* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2012.Delft: TU-Delft.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2016). *Uitvoering geven aan de Strategische Bereikbaarheidsagenda. Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.* Den Haag.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2017). *Begroting 2018 en meerjarenbeeld 2019-2021.* Den Haag.

NM-Magazine (2015). *Staat regionaal operationeel verkeersmanagement na vijftien jaar op eigen benen.* Geraadpleegd op 30 januari 2018 via http://www.nm-magazine.nl/artikelen/staat-regionaal-operationeel-verkeersmanagement-na-vijftien-jaar-op-eigen-benen/.

Organisation for Economic Co-operation and Development-International Transport Forum (2017a). *Shared mobility simulations for Helsinki.* Paris.

Organisation for Economic Co-operation and Development-International Transport Forum (2017b). *Shared mobility simulations for Auckland.* Paris.

Partnership Talking Traffic (2018). *Wat als verkeer het verkeer regelt? Hoe de Nederlandse overheid en het bedrijfsleven samen het dagelijks verkeer verbeteren.* Geraadpleegd op 30 januari 2018 via https://www.partnershiptalkingtraffic.com/.

Provincie Noord-Brabant (2014). *Keuze voor verkeersruit en maatregelen op A67 en lokaal in Veghel.* Persbericht. 2 oktober 2014. Den Bosch.

Provincie Noord-Brabant (2017). *Uitvoeringsinformatie 2018. Behorende bij Begroting 2018 - PS 66/17.* Den Bosch.

Provincie Zuid-Holland (2017). *Begroting 2018. Versie Provinciale Staten 8 november 2017.* Den Haag.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2016). *Dichterbij en sneller. Kansen voor betere bereikbaarheid in stedelijke regio's.* Den Haag.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2018). *De stad als gezonde habitat. Gezondheidswinst door omgevingsbeleid.* Den Haag.

Roland Berger (2017). *Een kwestie van gunnen. Gedifferentieerd aanbesteden als aanjager van vernieuwend (openbaar) vervoer (white paper).* Amsterdam: Roland Berger, in opdracht van Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland.

Raad voor Verkeer en Waterstaat (2003). *'Bewust mobiel 'Beter bereikbaar!' Perspectief op bereikbare mobiliteit in het personenvervoer.* Den Haag.

Rijkswaterstaat (2005). *Werkboek gebiedsgericht benutten. Met de Architectuur voor Verkeersbeheersing.* Rotterdam: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Sociaal-Economische Raad (2014). *Een duurzame brandstofvisie met LEF. De belangrijkste uitkomsten uit het SER-visietraject naar een duurzame brandstoffen-mix in Nederland.* Den Haag. Deze publicatie is tot stand gekomen onder regie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Soeterbroek, F. (2017). *Door schalen en modaliteiten werken zonder nieuwe kokers te bouwen.* Essay in opdracht van de Rli. Utrecht: De Ruimtemaker.

Steen, M. van der, Jong, I. de & Twist, M. van (2017). *Strategie (z)onder spanning. Anders werken aan bereikbaarheid.* Den Haag: Nederlandse School voor Openbaar Bestuur.

TNO - Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek & Royal Haskoning DHV (2016). *Rapport Zelfrijdende auto's. Verkenning van implicaties op het ontwerp van wegen.* Delft. In opdracht van Kennisplatform CROW & Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, WVL.

TNO – Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (2017). *Mobiliteit is meer dan wegen bouwen (whitepaper mobiliteit).* Delft. Geraadpleegd op 30 januari 2018 via https://time.tno.nl/media/9634/tno-whitepaper-mobiliteit.pdf.

Tordoir, P., Poorthuis, A. & Renooy, P. (2015). *De veranderende geografie van Nederland. Opgaven op mesoniveau.* Amsterdam: Regioplan Beleidsonderzoek.

Tweede Kamer (2015). *Motie Hoogland c.s. over plannen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren – Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015.* Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 000 A, nr.74.

Tweede Kamer (2016). *Aanbieding kabinetsreactie IBO Flexibiliteit in Infrastructurele Planning.* Brief van de van Infrastructuur en Milieu aan de van de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 20 september 2016. Vergaderjaar 2016-2017, 34 550 A, nr. 5. Den Haag.

Tweede Kamer (2017a). *Regeerakkoord Vertrouwen in de toekomst 2017-2021. Bijlage bij Brief van de informateur aan de voorzitter van de Tweede Kamer.* Kabinetsformatie. Vergaderjaar 2017-2018. 34 700 nr. 34, 10 oktober 2017.

Tweede Kamer (2017b). *Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018. Verslag begrotingsbehandeling, 29 november 2017.* Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2017-2018, 34 775 XII, nr. 28. Den Haag.

Tweede Kamer (2017c). *Introductie art. 20 Infrastructuurfonds.* Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu. Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 34 775 A, nr. 5.

Tweede Kamer (2017d). *Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018.* Voorstel van wet, 19 september 2017. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2017-2018, 34 775 XII, nr. 1. Den Haag

Tweede Kamer (2017e). *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018.* Voorstel van wet, 19 september 2017. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2017-2018, 34 775 A, nr. 1. Den Haag.

Tweede Kamer (2017f). *Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2018.* Brief van de Algemene Rekenkamer aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 5 oktober 2017. Vergaderjaar 2017-2018, 34 775 XII, nr. 5.

Volkskrant (2017). *Net verbouwd Amsterdam Centraal Station gaat weer voor jaren op de schop.* Geraadpleegd op 30 januari 2018 via https://www.volkskrant.nl/binnenland/net-verbouwd-amsterdam-centraal-station-gaat-weer-voor-jaren-op-de-schop~a4532895/.

Vries, J. de (2017). *Maatschappelijke opgaven en Metropoolregio's.* Essay in opdracht van de Rli. Rijksuniversiteit Groningen.

BIJLAGEN

TOTSTANDKOMING ADVIES

Samenstelling raadscommissie

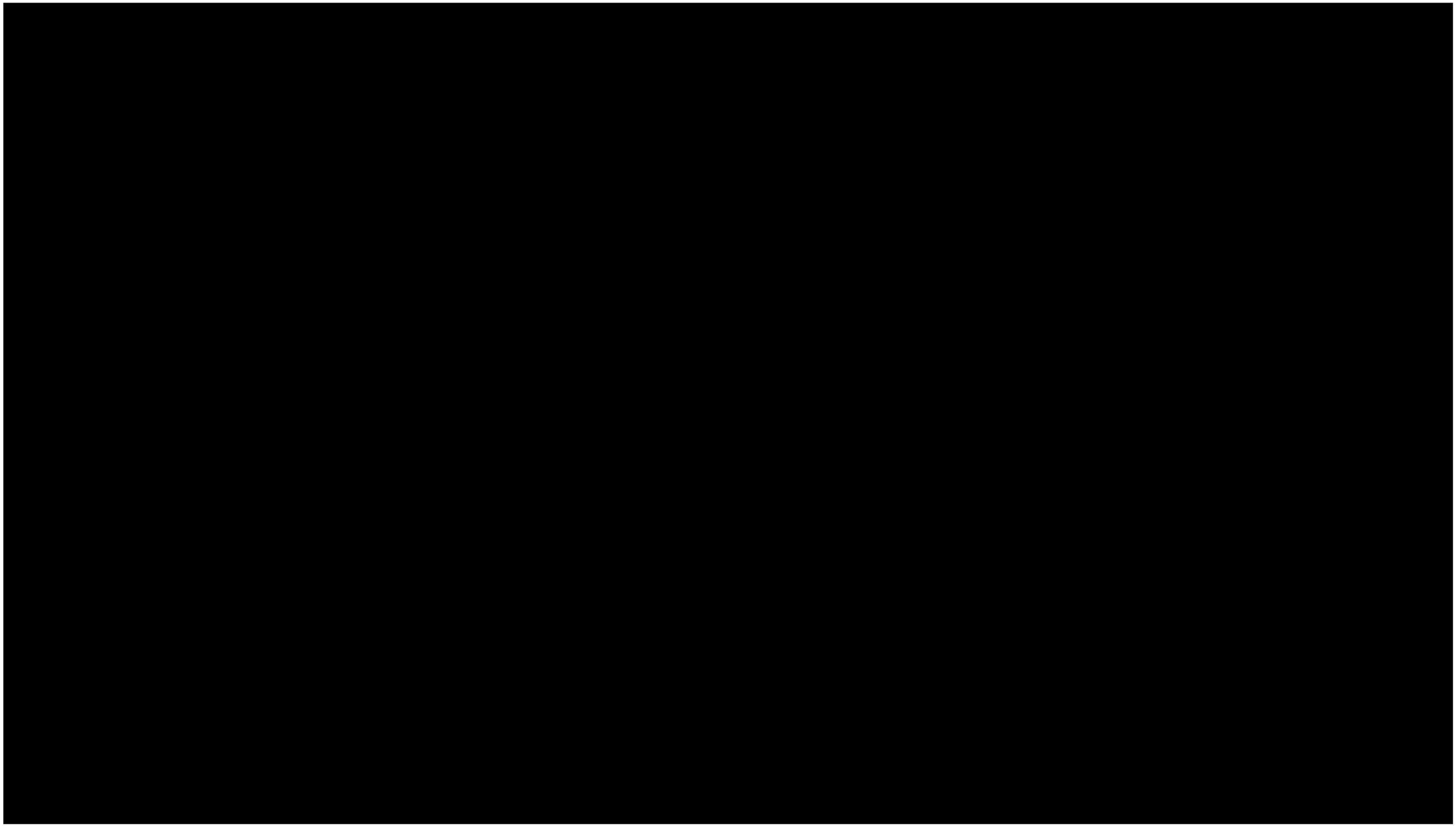
[redacted]

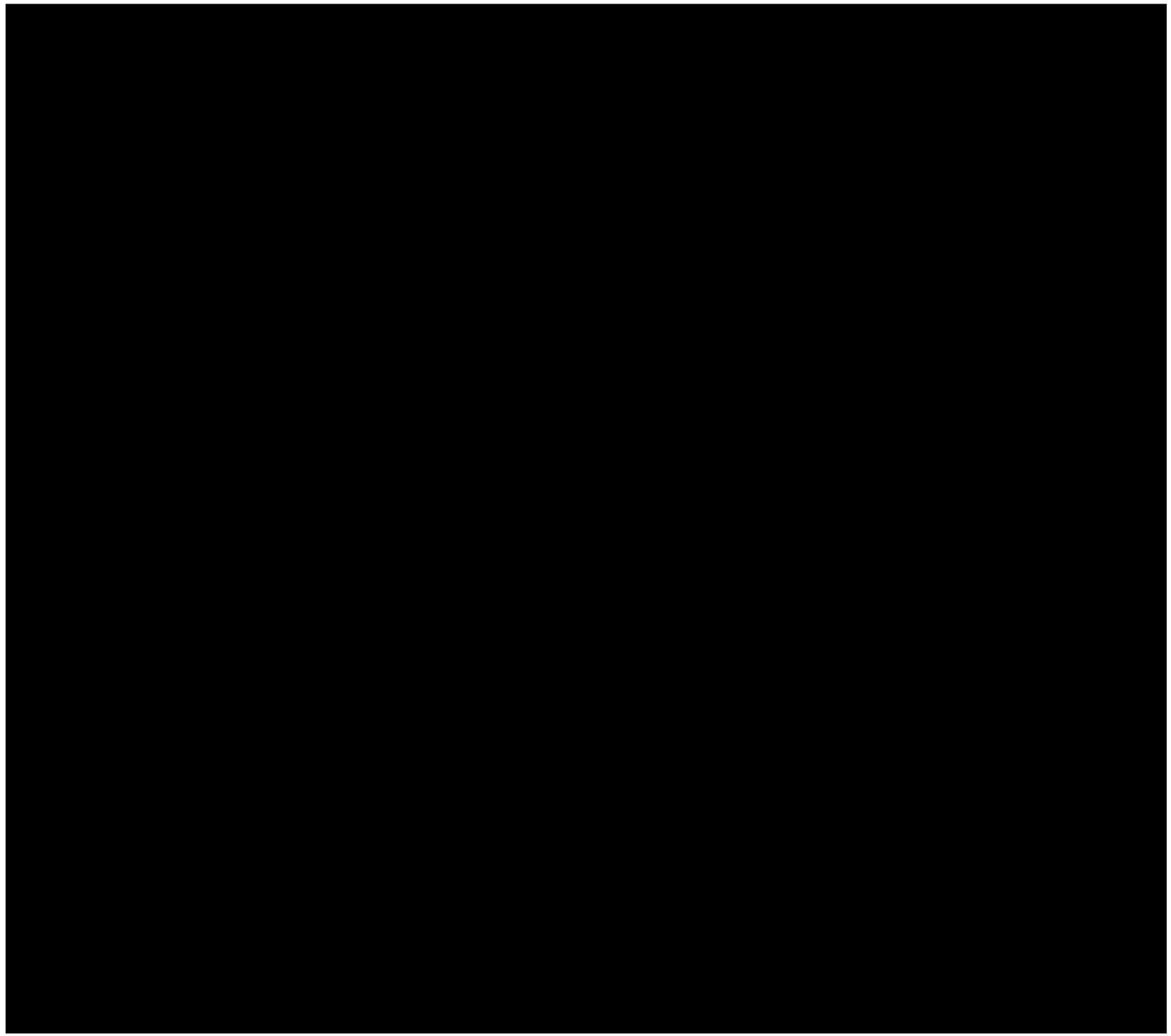
Samenstelling projectteam

[redacted]

Geraadpleegde personen en instanties

[redacted]





OVERZICHT PUBLICATIES

2018

De stad als gezonde habitat: gezondheidswinst door omgevingsbeleid. April 2018 (Rli 2018/03)

Duurzaam en gezond: samen naar een houdbaar voedselsysteem. Maart 2018 (Rli 2018/02)

Stroomvoorziening onder digitale spanning. Februari 2018 (Rli 2018/01)

2017

Brede blik op erfgoed, over de wisselwerking tussen erfgoed en transities in de leefomgeving. December 2017 (Rli 2017/03)

Energietransitie en leefomgeving: kennisnotitie. December 2017 (Rli 2017)

Grond voor gebiedsontwikkeling: instrumenten voor grondbeleid in een energieke samenleving. Juni 2017 (Rli 2017/02)

Technologie op waarde schatten. Een handreiking. Januari 2017 (Rli 2017/01)

2016

Dichterbij en sneller: kansen voor betere bereikbaarheid in stedelijke regio's.December 2016 (Rli 2016/05)

International Scan 2016. Emerging Issues in an International Context. November 2016 (Rli/EEAC)

Verbindend landschap. November 2016 (Rli 2016/04)

Opgaven voor duurzame ontwikkeling: hoofdlijnen uit vier jaar advisering door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Juli 2016 (Rli 2016/03)

Mainports voorbij. Juli 2016 (Rli 2016/02)

Systeemverantwoordelijkheid in de fysieke leefomgeving. Mei 2016 (Rli 2016/01)

2015

Vernieuwing omgevingsrecht: maak de ambities waar. December 2015 (Rli 2015/07)

Rijk zonder CO_2: naar een duurzame energievoorziening in 2050. September 2015 (Rli 2015/06)

Ruimte voor de regio in Europees beleid. September 2015 (Rli 2015/05)

Wonen in verandering, over flexibilisering en regionalisering in het woonbeleid. Juni 2015 (Rli 2015/04)

Stelselherziening omgevingsrecht. Mei 2015 (Rli 2015/03)

Circulaire economie: van wens naar uitvoering. Juni 2015 (Rli 2015/02)

Verkenning technologische innovaties in de leefomgeving. Januari 2015 (Rli 2015/01)

2014

Vrijkomend rijksvastgoed, over maatschappelijke doelen en geld. December 2014 (Rli 2014/07)

Risico's gewaardeerd, naar een transparant en adaptief risicobeleid. Juni 2014 (Rli 2014/06)

Milieuschade verhalen, advies financiële zekerheidstelling milieuschade Brzo- en IPPC4-bedrijven. Juni 2014 (Rli 2014/05)

Internationale verkenning 2014. Signalen: de opkomende vraagstukken uit het internationale veld. Mei 2014 (Rli 2014)

De toekomst van de stad, de kracht van nieuwe verbindingen. April 2014 (Rli 2014/04)

Kwaliteit zonder groei, over de toekomst van de leefomgeving. April 2014 (Rli 2014/03)

Doen en laten, effectiever milieubeleid door mensenkennis. Maart 2014 (Rli 2014/02)

Langer zelfstandig, een gedeelde opgave van wonen, zorg en welzijn. Januari 2014 (Rli 2014/01)

2013

Duurzame keuzes bij de toepassing van het Europese landbouwbeleid in Nederland. Oktober 2013 (Rli 2013/06)

Sturen op samenhang, governance in de metropolitane regio Schiphol/ Amsterdam. September 2013 (Rli 2013/05)

Veiligheid bij Brzo-bedrijven, verantwoordelijkheid en daadkracht. Juni 2013 (Rli 2013/04)

Nederlandse logistiek 2040, designed to last. Juni 2013 (Rli 2013/03)

Onbeperkt houdbaar, naar een robuust natuurbeleid. Mei 2013 (Rli 2013/02)

Ruimte voor duurzame landbouw. Maart 2013 (Rli 2013/01)

2012

Keep Moving, Towards Sustainable Mobility. Edited by Bert van Wee.
Oktober 2012 (Rli/EEAC)

Colofon

Tekstredactie
Segeren Tekst

Fotoverantwoording
Cover: © Thea van den Heuvel/DAPh
Pagina 30: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / Tineke Dijkstra

Infographics
Pagina's 16, 18, 25, 40, 42, 44, 46, 83: Vizualism

Grafisch ontwerp
Jenneke Drupsteen Grafische vormgeving

Publicatie Rli 2018/04
Mei 2018

Vertaling
Deel 1 van het advies is vertaald in het Engels en te downloaden via www.rli.nl
Vertaling Derek Middleton

ISBN 978-90-77166-68-0
NUR 740

PvA en Scenario's MIRT-(pre)verkenning: interne notitie

De preverkenningsfase is begonnen met het Bestuurlijk Overleg MIRT. De afspraak is nu om zo snel mogelijk tot een PvA te komen tbv de fases die eraan komen: vervolg preverkenning en later de MIRT-verkenning. Daarbij is het van belang dat de projectscope nog niet vaststaat. In grote lijnen hebben we het over een projectscope (bandbreedte) van tussen de Financieel Financieel De wijze van financieren (van onderdelen van die scope) en de mogelijke verdeling gemeente - rijk- regio moeten ook worden besproken; zowel in de periode tot start verkenning (ZO75) als daarna. In de komende tijd moet dit pakket uitkristalliseren en worden voorzien van draagvlak voor zowel de grootte vh pakket als de financieringswijze. Eerst binnen de gemeente, dan met de MRDH en de andere regiopartners; vervolgens met het rijk. Dit tegen de achtergrond dat de (pre) verkenning in principe samen met de MRDH en het rijk wordt uitgevoerd.

Maar er zijn nog meer dimensies. Zo is het nog onduidelijk wanneer precies de preverkenning overgaat in de MIRT-verkenning. Dit kan zijn na het bestuurlijk overleg in februari 2018, of pas na het najaarsoverleg in oktober. Dit hangt samen met de financieringsmogelijkheden die de bewindspersonen kunnen aanboren, teneinde 'zicht op 75%' van de kosten te kunnen creëren. Alles bij elkaar moeten we met veel variabelen rekening houden. Hieronder een eerste zicht hierop tbv het op te stellen PvA.

Dimensies en variabelen scenario's

- Scope: op dit moment zijn de volgende mogelijke deel-oplossingsrichtingen geïdentificeerd
    - Verlengde Rotterdamsebaan incl verruiming spoorviaducten
    - P+R / ketenvoorzieningen
    - OV-infra (baan en bovenbouw); tot station Voorburg of met regionale doorkoppeling
    - Fiets: verlengde Velostrada fase 2
    - Fietsenstalling Rijnstraat
- Financiële dekking scope-onderdelen
    - Totaalbudget tussen de Financieel
    - Hoe zijn deze onderdelen gefinancierd: rijk, regio, gemeente
    - Uitlijnen met het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid
- Timing overgang preverkenning in verkenning
    - Startbeslissing na februari (onwaarschijnlijk)
    - Startbeslissing na oktober (ook niet gegarandeerd)
    - Startbeslissing nog later
- Ingroeimodel / adaptief
    - Afgesproken is om een adaptieve aanpak op te stellen en te concretiseren in relatie tot de ontwikkeling van het gebied. In eerste instantie globaal (voor februari), en later meer gedetailleerd. Schets de opwaartse spiraal die we willen realiseren tussen OV-bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling waarin je stapsgewijs toewerkt naar steeds hoogwaardiger OV naarmate de gebiedsontwikkeling vordert.

    - Dit hangt tevens samen met de ontwikkelingen binnen de propositie Schaalsprong OV en de Koningscorridor: zowel qua inhoud als qua planning en financiering. Op wat voor termijn komt hoogwaardige regionale doorkoppeling in beeld? Wanneer ligt de -1 passage CS er? Wanneer gaan we aan de slag met het deel Madurodam – Telderstracé?
- (mogelijkheden) private financiering
    - We willen nadrukkelijk de mogelijkheden voor private financiering gaan inbouwen. Te beginnen met de onderdelen die zich daar het beste voor lenen. Hiervoor wordt opgetrokken in het Gebiedsprogramma met de Rotterdamse partners, en tevens kijken we naar mogelijkheden in het Haagse (EIB, pensioenfondsen).

Doelstellingen

Duidelijk maken: wat zijn onze hoofd- en subdoelen bij het vormgeven van de (pre)verkenning en bij het totstandkomen vd scope en dekking?

Hoofddoelstelling preverkenning: Start MIRT verkenning HOV-ontsluiting van CID-Binckhorst. Hiervoor subdoelen:

- Verwerven draagvlak
- Verwerving rijksfinanciering
    - We willen OV-geld, maar dat weten we pas na februari echt zeker
    - We willen wegen-geld voor de viaducten, misschien weten we dat eerder.
- Verwerven / zekeren andere financiering
    - Haags geld
    - Mrdh geld
    - Privaat geld
- Meer?

Hoofddoelstelling Verkenning: het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de adaptieve ontwikkeling van het gebied Central Innovation District – Binckhorst, in combinatie met de versnelling van het OV in Den Haag en de regio en de oplossing van (regionale) NMCA-knelpunten in het OV. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat en aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag.

Fasering en te nemen stappen

Voor de onderzoeksstappen kan worden aangesloten bij de eerder aangegeven methodiek vanuit het Leerplatform MIRT. Met dien verstande dat de preverkenning wordt toegevoegd als een ‘fase 0’. [redacted]

[redacted]Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob[redacted]

[redacted] We zouden ervan uit kunnen gaan dat er geen communicatie naar buiten gaat voor de startbeslissing.

De preverkenning kan de volgende stappen kennen:

Stap A	december 2017	• interne kickoff • start PvA
Stap B	januari – februari 2018	• start samenwerking MRDH en rijk • gezamenlijk afronden PvA / roadmap preverkenning • afronden pakket • voorbereiding BO-MIRT februari • financieel bod regio en privaat • overleg met rijk over hun financiële dekking
Stap C1	maart – zomer 2018	• PvA Verkenning die na oktober start • voorbereiden BO MIRT oktober • opstellen concept-startbeslissing
Stap C2	Maart – april 2018	• Startbeslissing verkenning die voor de zomer start •

Den Haag

Aan
Wethoudersstaven Mobiliteit en Stadsontwikkeling

MEMO

Afzender
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Mobiliteit
Doorkiesnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
15 augustus 2018

Onderwerp
Update MIRT Pre-verkenning

Samenvatting

Deze memo geeft een update van de stand van zaken rond de 'Preverkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit Binckhorst/CID' in het kader van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De Preverkenning voert de gemeente Den Haag gezamenlijk uit met de MRDH, de Provincie, de gemeente Leidschendam-Voorburg en de ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkszaken. Het project verloopt volgens planning en heeft reeds tot gezamenlijke concrete inzichten geleid. Een directeurenoverleg rijk-regio op 10 juli jongstleden kwam tot overeenstemming over een basisalternatief voor het creëren van financiële onderbouwing. De komende maanden worden de uitkomsten verder doorontwikkeld in de aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT op 21 november 2018, waar de wethouder MCS aanwezig zal zijn.

Gevraagd besluit

Kennis nemen van de voortgang.

Toelichting

Vanuit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag kwam een jaar geleden de aanbeveling om te gaan studeren op hoogwaardig OV tussen het Haagse centrum – Binckhorst – Voorburg, in samenhang tot de woningbouw en economische ontwikkelingen in de periode nu – 2040. De preverkenning is gestart in maart 2018 en heeft als doelstelling om de gewenste informatie op tafel te krijgen om in het najaar een officiële MIRT-verkenning te starten. Deze 'feitenbasis' bestaat uit (overeenstemming over):

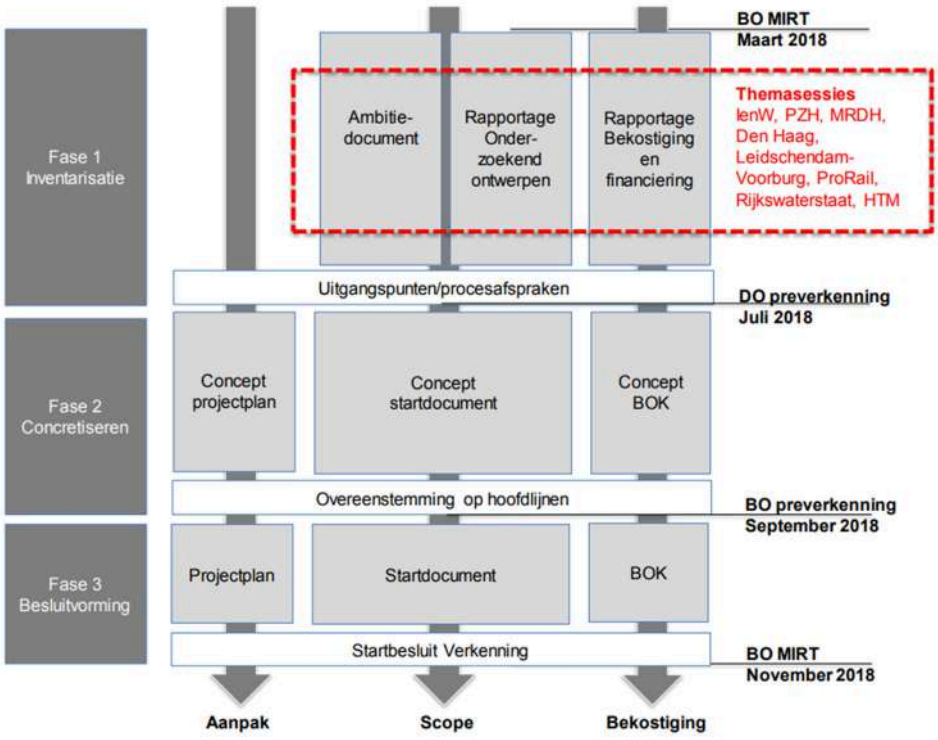
- de scope (gezamenlijke opgaven, ambities, oplossingsrichtingen, (pakketten van) maatregelen);
- zicht op 75% van de bekostiging van het meest voor de hand liggende alternatief (conform de spelregels van het MIRT);
- de aanpak van de Verkenningsfase: een Plan van Aanpak.

De inhoudelijke opgave is drieledig:

1. Het mogelijk maken van verstedelijking en versterken van de economische kracht van de Binckhorst-CID door een duurzame mobiliteitstransitie;
2. Het wegnemen en voorkomen van (NMCA-) bereikbaarheidsknelpunten;
3. Het bijdragen aan de regionale OV- en fietsambities.

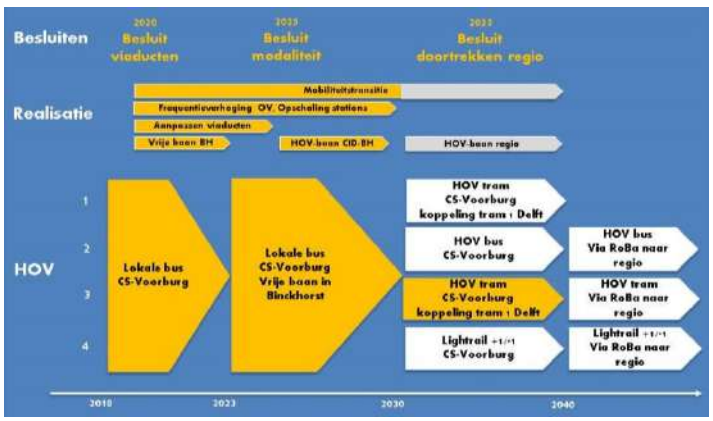
Aanpak

De preverkenning baseert zich grotendeels op beschikbaar onderzoek en input van experts tijdens themasessies. Het project bestaat uit drie fasen: Inventarisatie, Concretiseren en Besluitvorming (zie de figuur op de volgende pagina).



Opmerking: in de tussentijd is afgesproken geen 'BOK' (bestuursovereenkomst) op te stellen.

Eerste resultaten
Op het Directeurenoverleg van 10 juli (rijk en regio) zijn de resultaten van de eerste fase 'Inventarisatie' besproken. Deze fase was met name gericht op het in gezamenlijkheid bepalen van de scope (ambities, opgaven, afweegkader, alternatieven) en inzicht krijgen in mogelijkheden rond bekostiging: traditioneel en alternatief. Een belangrijk punt betrof het vaststellen van een Basisalternatief, tbv het zicht op 75% bekostiging. Dit alternatief betreft een hoogwaardige tram-verbinding naar Voorburg, inclusief een aansluiting op tram 1 naar Delft. Ook maatregelen op het vlak van fiets, smart mobility en ruimtegebruik (o.a. lagere parkeernorm) behoren tot dit voorkeurs-alternatief. De maatregelen onderzoeken we in samenhang met de gefaseerde gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst (zie ook onderstaande figuur, basisalternatief in het geel). Waar mogelijk worden beslissingen later genomen: adaptief investeren.



Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

De kosten van het basisalternatief (alternatief 3) bedragen [redacted]. In het grafiekje aan rechterzijde is dit de rode lijn, waarbij gerekend wordt met het eindbeeld voor 2030. De mogelijke doortrekkingen na 2040 behoren overigens niet tot de financiële scope.

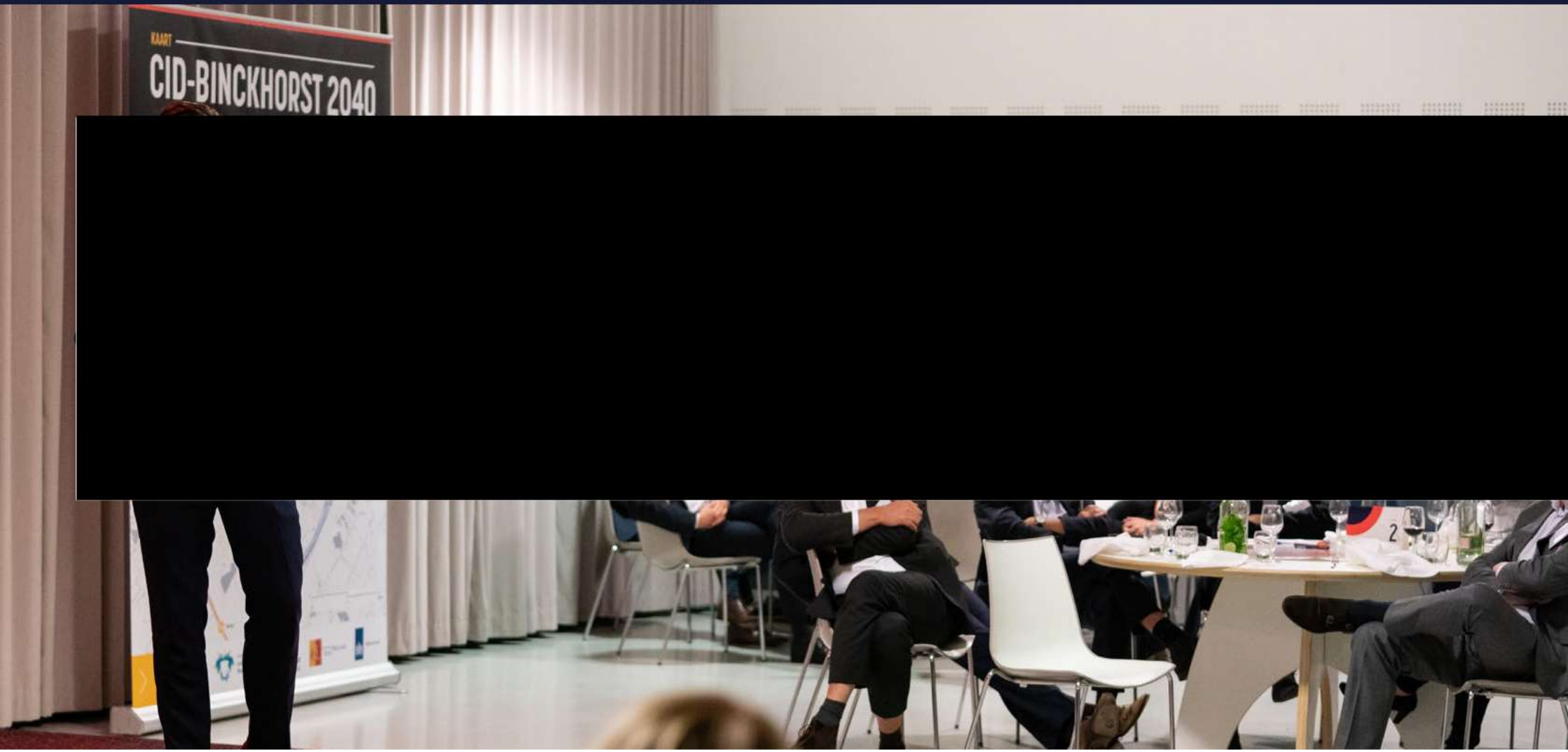
Gedurende de zomerperiode is het ambitiedocument uitgewerkt tot een Startdocument. Dit zal de basis vormen voor een startbeslissing voor een MIRT-verkenning, samen met een Plan van Aanpak dat eveneens in de komende tijd wordt opgesteld.

Het (concept) financieringsarrangement voor 75% van de kosten van het basisalternatief is het derde belangrijke ingrediënt van de Startbeslissing. Er dient zicht op financiering te bestaan voor een bedrag van €Financieel). Financieel . Het regiodeel bestaat uit bijdragen van de MRDH, de provincie en de Gemeente Den Haag. Over de exacte invulling, te maken afspraken en andere details wordt de komende tijd verder overlegd met de regiopartners en het rijk, teneinde de besluitvorming op het BO MIRT op 21 november 2018 voor te bereiden.

VERSLAG

CID-BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

03 - 10 - 2018
DINER PENSANT



Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg
MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG
provincie ZUID HOLLAND
Rijksoverheid

CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

INHOUDSOPGAVE

INTRO-DUCTIE 05

TAFEL 1 07

TAFEL 2 11

TAFEL 3 17

TAFEL 4 19

TAFEL 5 23

TAFEL 6 27

TAFEL 7 29

SLOT-WOORD 33

CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

VOORWOORD

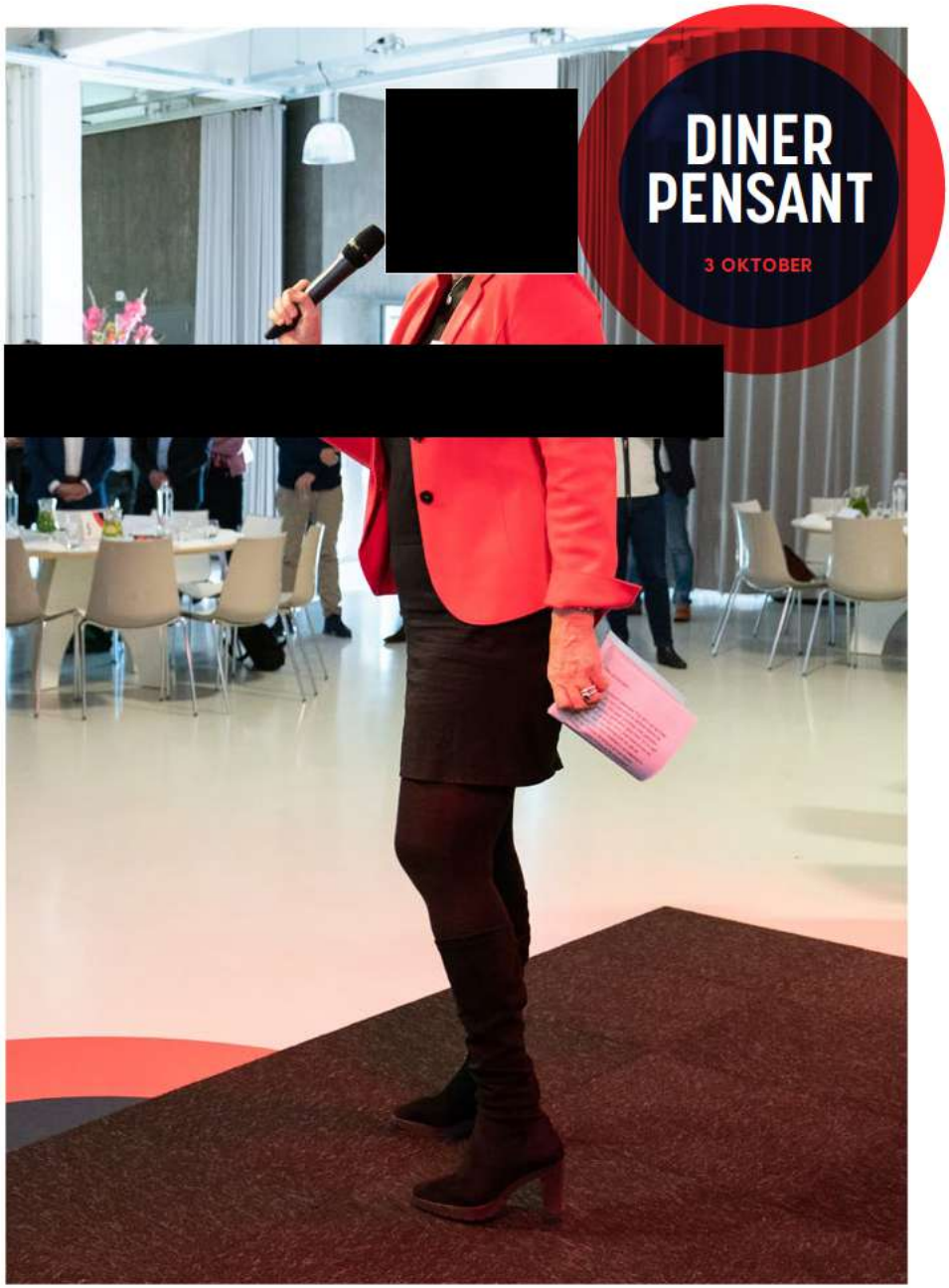
INTRODUCTIE

Dank voor uw aanwezigheid bij een mooie inspirerende avond, waar gesproken werd over "de nieuwe mobiliteit" met aandacht voor bestaande structuren. Waar we samen nadachten over een Binckhorst fietspad à la Daan Roosegaarde. Waar u heeft mee-gedacht en meegepraat over bereikbaarheid van een prachtig gebied, dat met al haar potentie ook economisch van nationaal belang is. Dat er veel aansprekende voorbeelden zijn, zoals Lissa-bon waar we toch echt naar toe moeten. Dat het Central Innovation District en de Binckhorst belangrijke ontwikkelgebieden zijn, én een poort naar Den Haag. Stokt het hier, dan stokt het verderop ook.

Tijdens deze inspirerende bijeenkomst hebben overheid, markt en andere stakeholders samen nagedacht over de rol die eenieder kan pakken. Centraal stond het samen optrekken in de ontwikkeling van het Central Innovation District en Binckhorst, en de mobiliteits-transitie die we in die gebieden nodig hebben. Wij hopen van harte dat u al heeft besloten een actieve rol te pakken in de jaren die voor ons liggen.

We willen uiteraard verder praten ergens begin 2019. Komen we op terug. Graag geven we u voor nu ook de essentie van de "opbrengst" per tafel mee en een aantal sfeerbeelden uiteraard.
Dank en snel tot ziens!

Groet,
Astrid van Eekelen en ***Robert van Asten***



CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

TAFEL 1

BINCK VERLEDEN - HEDEN EN TOEKOMST VERBINDEN

— DON DE GREEF
GEMEENTE LEIDSCHENDAM VOORBURG

- Benut bestaande structuren.
- Combineer de goede ligging van het gebied met haar waterstructuur, energie en infrastructuur bij nieuwe duurzame ambities.
- We signaleren een twist tussen markt en overheid. Markt verlangt naar snelle, grootschalige investeringen in fiets en ov. Geen direct animo zelf een bod te doen, maar gaf na doorvragen aan zelf ook dingen te ondernemen.
- Graag zien we de jeugd aan tafel verschijnen, ook kinderen.

“IN DE NIEUWE MOBILITEIT STAAN FIETS, LOPEN EN OV CENTRAAL.”

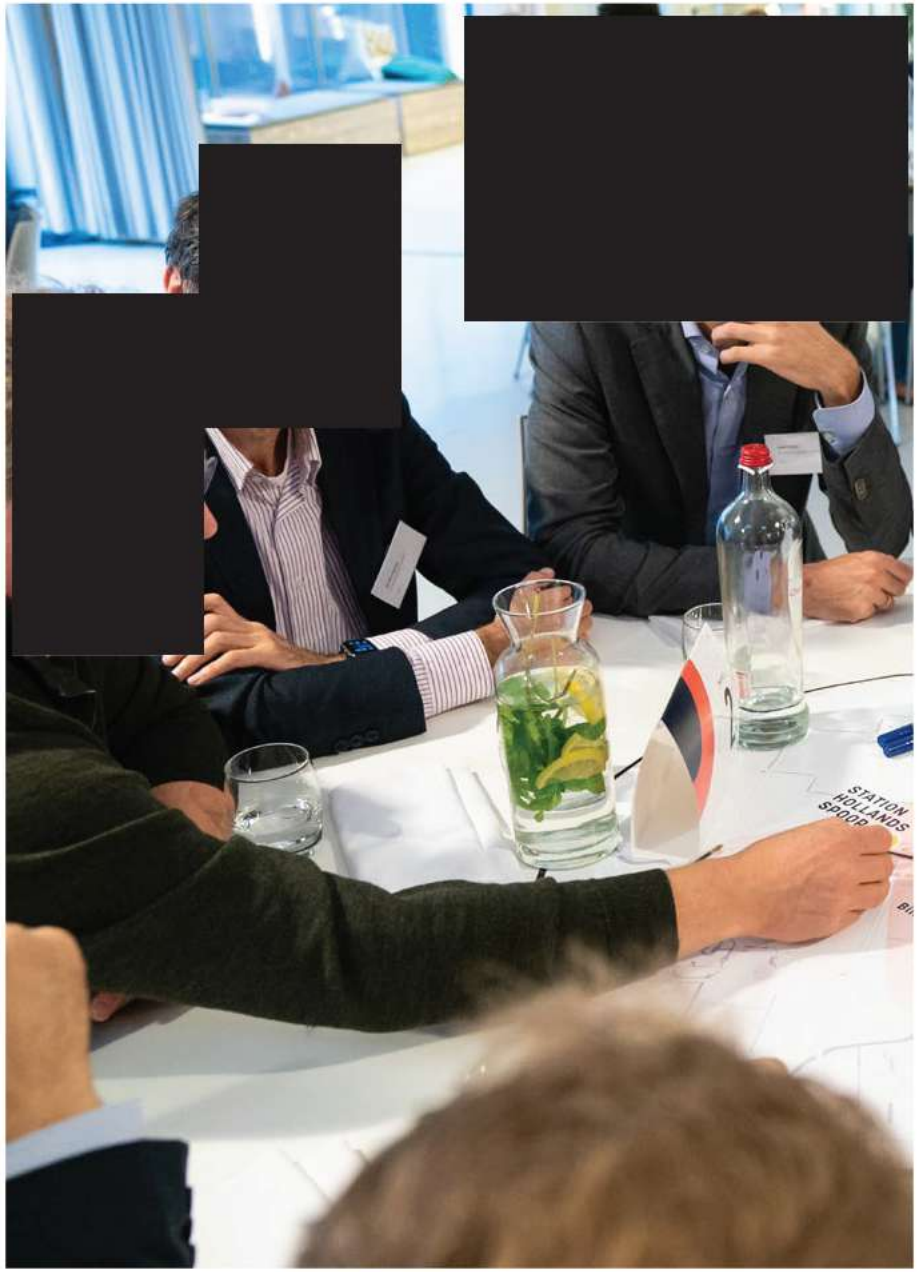
CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

TAFEL 2

DE NIEUWE MOBILITEIT

— ROBERT VAN ASTEN
GEMEENTE DEN HAAG

- Mobiliteit eerst goed regelen, zorg dat de mensen hier nu al goed kunnen komen.
- Binck-fietsen opzetten?
- Zorg voor een goede combi tussen OV en fietsen.
- Start direct met hoogwaardig OV, dus geen "busje".
- Overheid wordt gevraagd om nu zekerheid te geven richting markt over investeringen in mobiliteit.
- Belangrijk voor een succesvolle mobiliteitstransitie is om zicht te krijgen op de doelgroepen hiervan: onder andere wie er in het gebied gaan wonen en werken.
- Gaan straks jonge gezinnen ook wonen in het gebied zonder auto? Hoe kunnen we regelen dat ze bij de hockey kunnen komen?
- Wat kunnen we leren van internationale voorbeelden?
- Aandacht voor fiets parkeren.



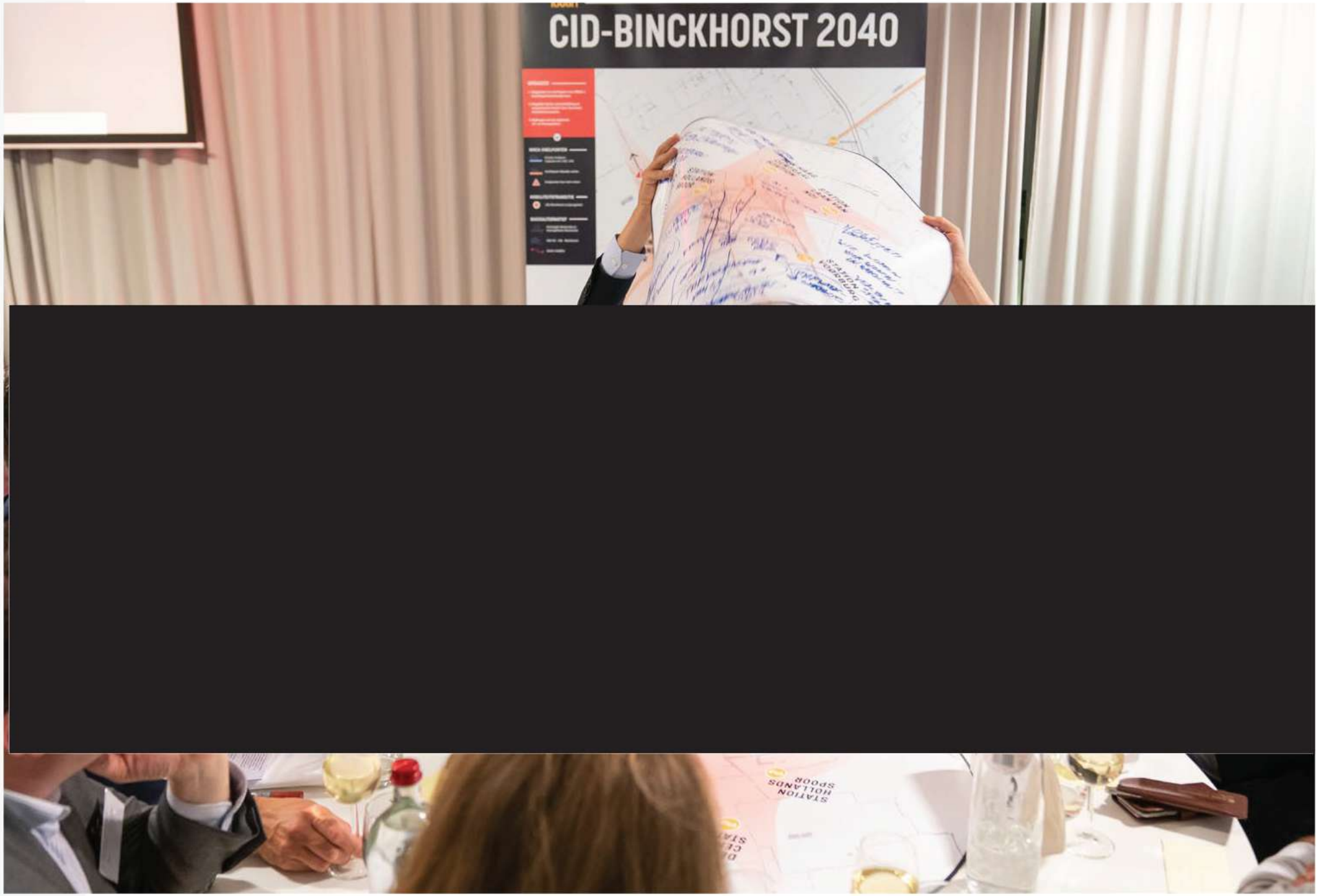
CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

DAGELIJKSE REIZIGERS

INFOGRAPHIC

280.000 2040

200.000 2018

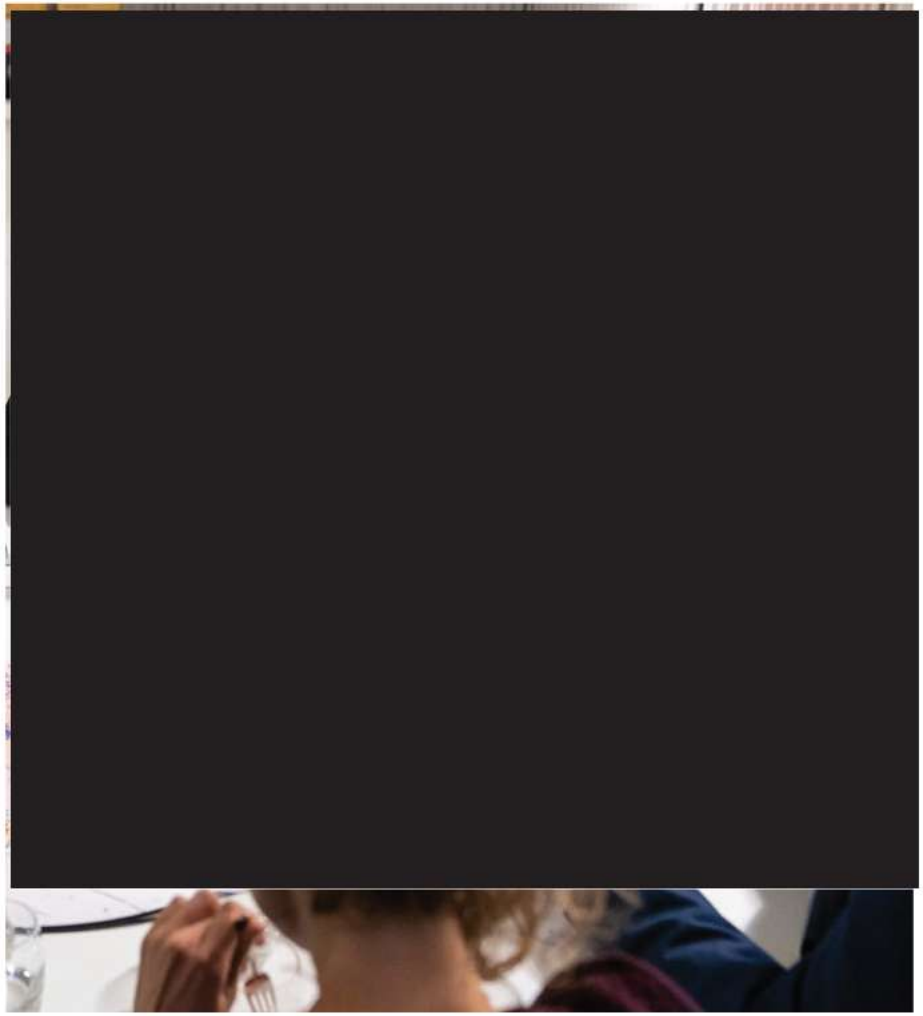

CID-BINCKHORST 2040

TAFEL 3

WE KUNNEN HET NIET MEER REGELEN ZOALS WE ALTIJD DACHTEN DAT HET MOEST

— JAAP BIERMAN
HTM

- Iedereen is wel overtuigd van de noodzaak van OV.
- Ambitieniveau is nog veel hoger dan nu in de plannen zit.
- We willen jeugd en start ups aan tafel.
- De kernvraag is daarbij: wie heeft welke rol en wie betaalt wat?
- In het vervolg breder trekken: focus op combi tussen mobiliteit en stedenbouwkundige aspecten.
- Traditioneel, Rijk via MIRT legt iets moois aan, werkt niet meer want duurt te lang.
- Andere financiering kan alleen met langjarige afspraken: private partijen komen alleen aan boord als er langjarige afspraken komen. Anders komen ze niet aan boord.
- Maar er moet wel snel wat gebeuren.
- Concreet uitzicht op wie de kar trekt en financiële verantwoordelijkheid neemt is er nog niet.



CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

TAFEL 4

ONTWIKKELRECHTEN LANGS NIEUWE TRAMLIJN

— MAARTEN JANSSEN
AMVEST

- Maak heel duidelijk wat bij de overheid hoort is en wat bij de marktpartijen.
- Het is aan de overheid om de regie te nemen en het ambitieniveau te stellen (woonconcepten, werkgebieden, dichtheden, bereikbaarheid en mobiliteit). Dit vraagt om duidelijkheid en vasthoudendheid.
- Als de Binckhorst een leeg eiland was zou je een superwijk maken en alles in een hand leggen.
- Gebruik vooral ook het bestaande: er zijn 4 stations op fiets- en loopafstand.
- De Binckhorst is nu een 'muur' voor fietsers, maak er een poort van.
- Maak een businesscase: grondwaarde in relatie tot kosten en opbrengsten mobiliteitsdiensten (aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud). Wat zijn de risico's en bij wie liggen deze?
- Idee: ontwikkelrechten langs nieuwe tramlijn ontwikkelen: Gebruik de bijdrage van projectontwikkelaars om een tram te bekostigen.
- Uitgifte airrights (om hoger bouwen te stimuleren), waarin een deel van de investeringen in infrastructuur zijn verdisconteerd.

“EERST INFRASTRUCTUUR, DAN HUIZEN BOUWEN.”

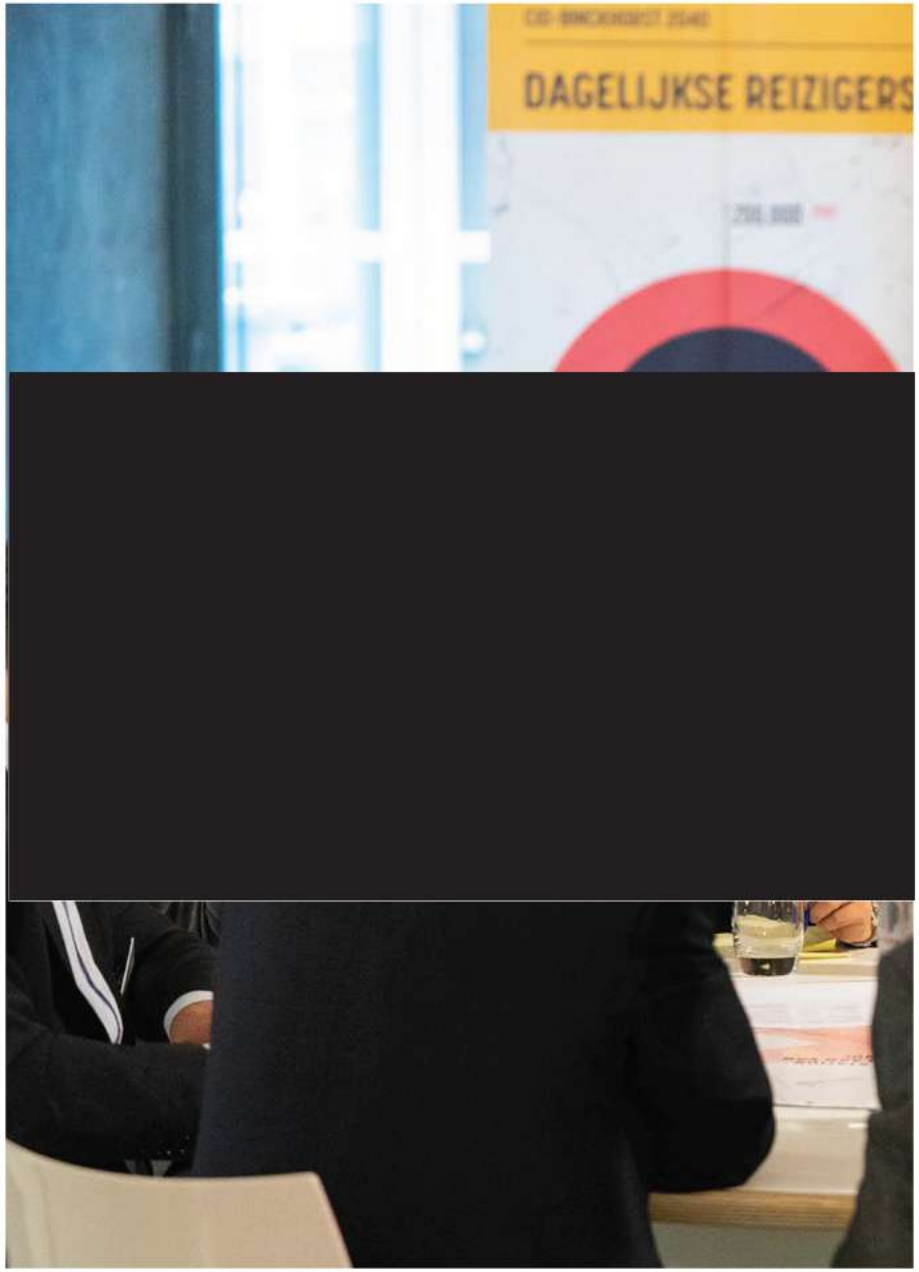
CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

TAFEL 5

HOE DOORBREKEN WE DE "HICK-UPS"?

— DAVID VAN KEULEN
GEMEENTE DEN HAAG

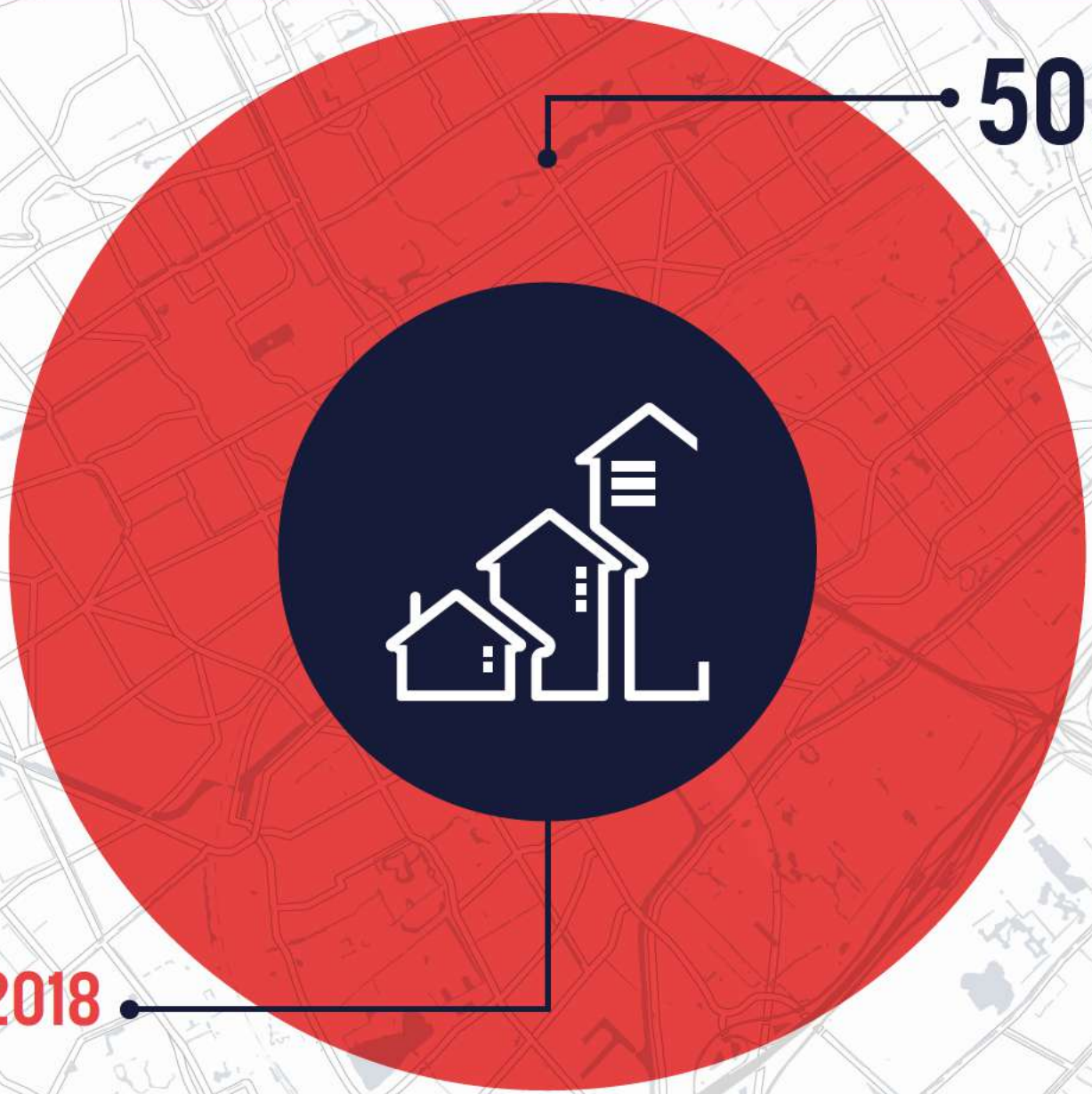
- Regels en gewoonten: omgevingsplan biedt weer te veel ruimte - balans vinden.
- We kijken vanuit een bepaalde blik, 'oud denken'. Met andere woorden: je auto kwijt kunnen.
- Denk ook aan vervoer over water.
- Denk out of the box over het ontwerp van bedrijfspanden in de Binckhorst (autobedrijven waar auto's uit het zicht zijn, verticale bedrijfspanden in plaats van horizontaal).
- Bied voor toeristen op korte termijn congres/evenementen en 24h tickets aan voor het Metropoolregio Rotterdam Den Haag gebied.
- Laten we niet vergeten dat werken ook gekoppeld moet worden aan OV, niet alleen wonen - OV.
- Let op dat een stevige gebiedsvisie voor de Binckhorst cruciaal is en het omgevingsplan kansen moet creëren en geen belemmering moet zijn - bewoners hebben ook last van oud-denken (in problemen-niet in oplossingen), zeker niet voor de benodigde mobiliteitstransitie.



CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

AANTAL WONINGEN

INFOGRAPHIC



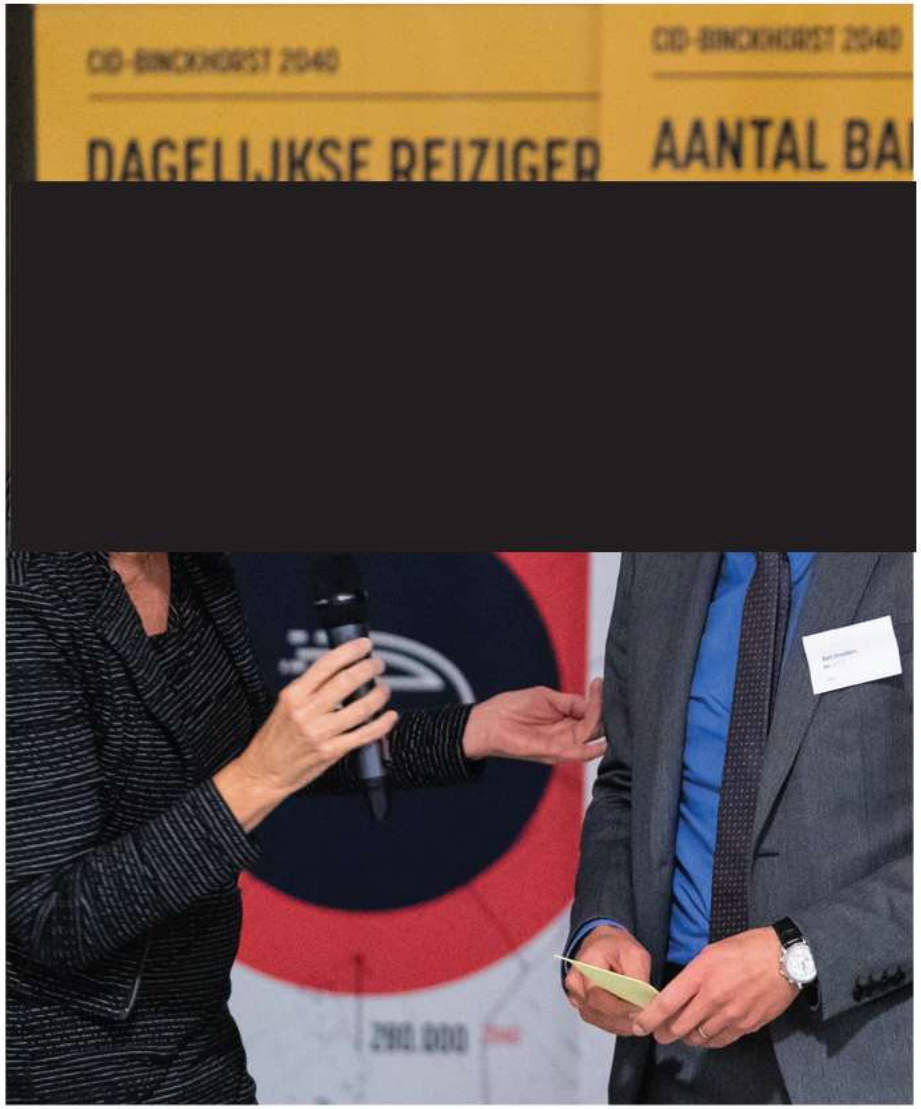
[redacted]

TAFEL 6

3D GEPRINTE BRUG OVER A12

— BART SMOLDERS
ECONOMIC BOARD ZUID HOLLAND

- Hoe krijg je talent naar de Binckhorst, hoe maak je de Binckhorst hip.
- Maak het CID Binckhorst een hotspot van de randstad, wonen met industriële gelaagdheid.
- Delen is in, in wonen en in mobiliteit.
- Tijdelijkheid omhelzen: 3D fietsbrug over A12 printen.
- Laat gemeentegrenzen los in je regelgeving.



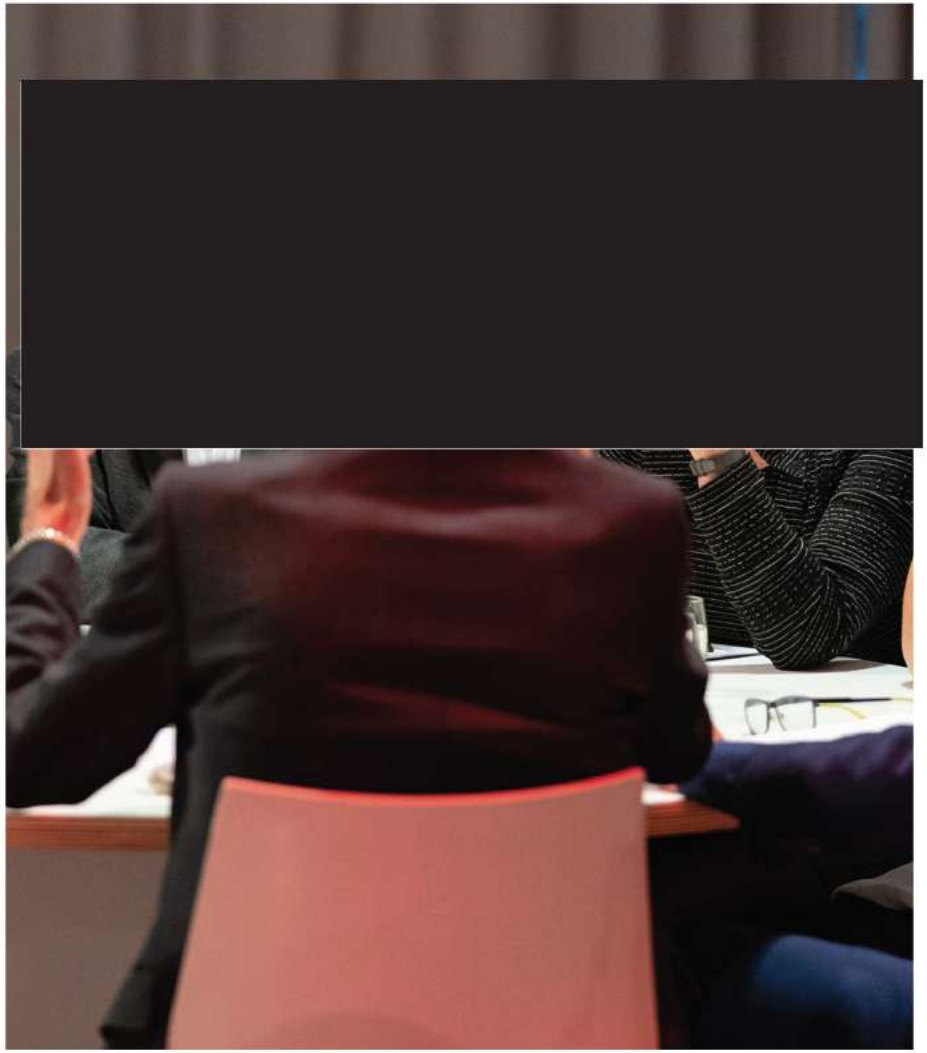
CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

TAFEL 7

ALS HET IN CID-BINCKHORST NIET LUKT EN NIET NU, DAN LUKT HET NERGENS

— JOS DE JONG
PROVINCIE ZUID HOLLAND

- Samenwerking overheden.
- Zijn overheden nog niet zo heel goed in.
- Is het verhaal, visie Binckhorst wel sterk genoeg, als je verhaal niet goed genoeg is, krijg je er ook geen draagvlak voor.
- Wonen werken en ondernemers; contact zoeken met mensen die hier nu werken - intensiveren.
- Maakindustrie: hoe maak je de Binckhorst stoer.
- Rol provincie: kan helpen bij elkaar brengen van dit soort partijen.



CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

AANTAL BANEN

INFOGRAPHIC

120.400 2040

90.400 2018

CID BINCKHORST 2040
STAKEHOLDERSBIJEENKOMST

ALGEMENE CONCLUSIES

- Eerst OV en dan bouwen.
- Meer dwingend opstellen door de parkeernorm omlaag bij te stellen.
- Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven vraagt om langjarige commitment / afspraken met en door de overheid.
- We hebben een heel stevige gebiedsvisie / verhaal nodig.
- We voelen energie en positiviteit om het te laten lukken.
- We doen mee!

WIE MISSEN WE

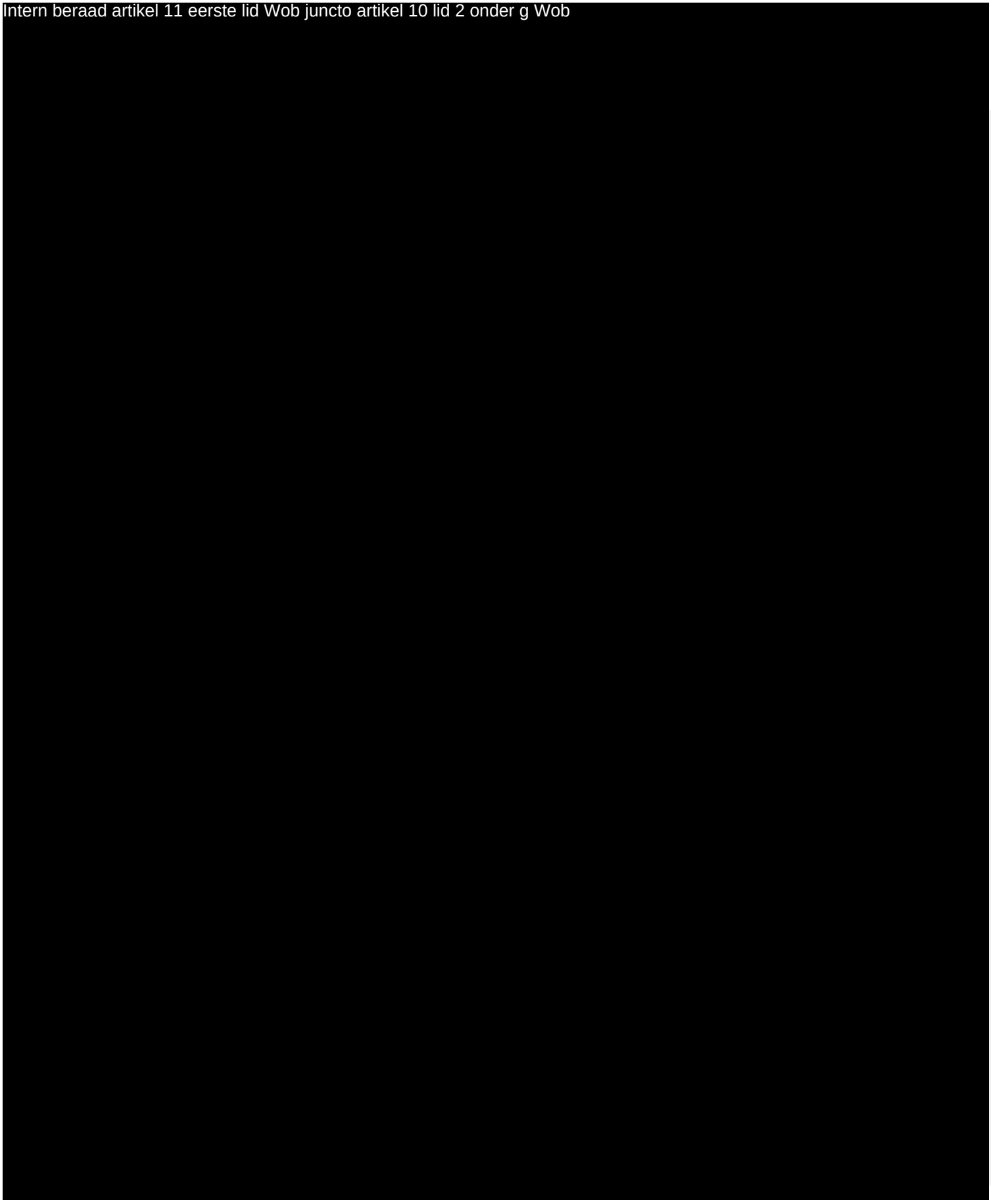
- De jeugd.
- Start ups en kennisinstellingen.
- Trendwatchers, internationale stedenbouwers, architecten.
- MAAS aanbieders.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

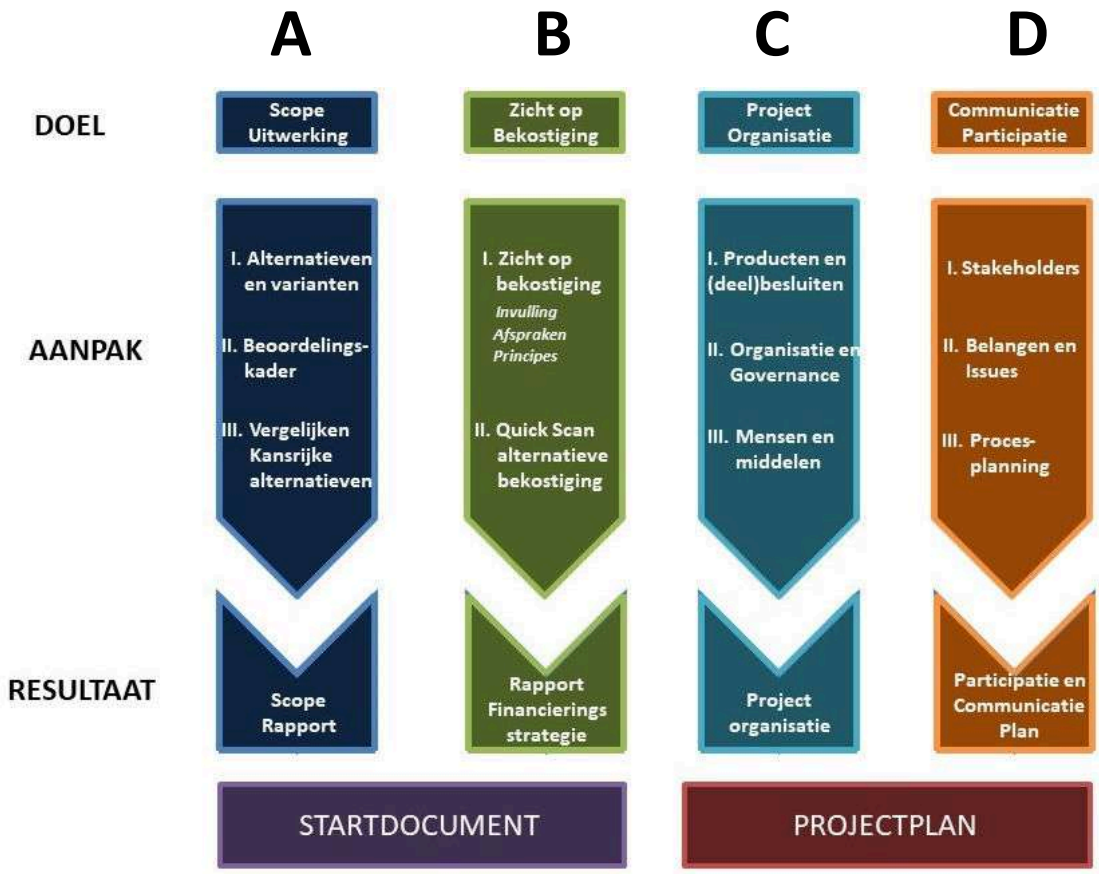
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



To do voor Preverkenning

Hoofdwerkpakketten



Acties

	Kernteamverslag 27-3 versturen	Zsm	[redacted]
	Locaties kernteams!	Zsm	[redacted]
A	Bestaand materiaal opvragen S&P	KT	[redacted]
A	Workshop inhoud: varianten genereren		
A	Gesprek met [redacted] beleggen	KT	[redacted]
A en D	Wie intern oplijnen? Parallelproces workshops organiseren	KT	[redacted]
	MIRT raakvlakanalyse opdiepen		[redacted]
	bespreken Raadsbijeenkomst		[redacted]
D	Stakeholders / volgers: groep maken • intern • extern	MLT	[redacted]

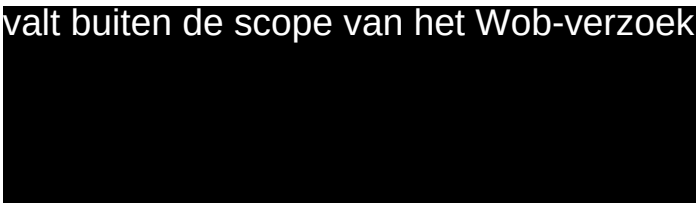
Voorbereiding / planning overleggen

Datum	Onderwerp	
15 mei	Verkenning / definiëring oplossingen:	standaard + [redacted]
22 mei	Knelpunten / Ruimtelijke economische ambities / Opgaves	standaard + [redacted]
5 juni	Beoordelingskader en bereikbaarheidsfilosofie	standaard + [redacted]
12 juni, ochtend	Verkenning bekostiging en financiering	Kernteam
12 juni, middag	Omgeving en raakvlakken	communicatiemensen van de OG-ers plus CID en Binckhorst, lobbyist ([redacted]
19 juni	Oplossingen revisited	standaard + [redacted]
26 juni	Integratie:	opgave, oplossingen, bekostiging: standaard + [redacted]

Medio augustus	Kansrijke oplossingen	
Eind augustus	Business Case	
Begin september	Projectplan	
Medio september	Integratie	

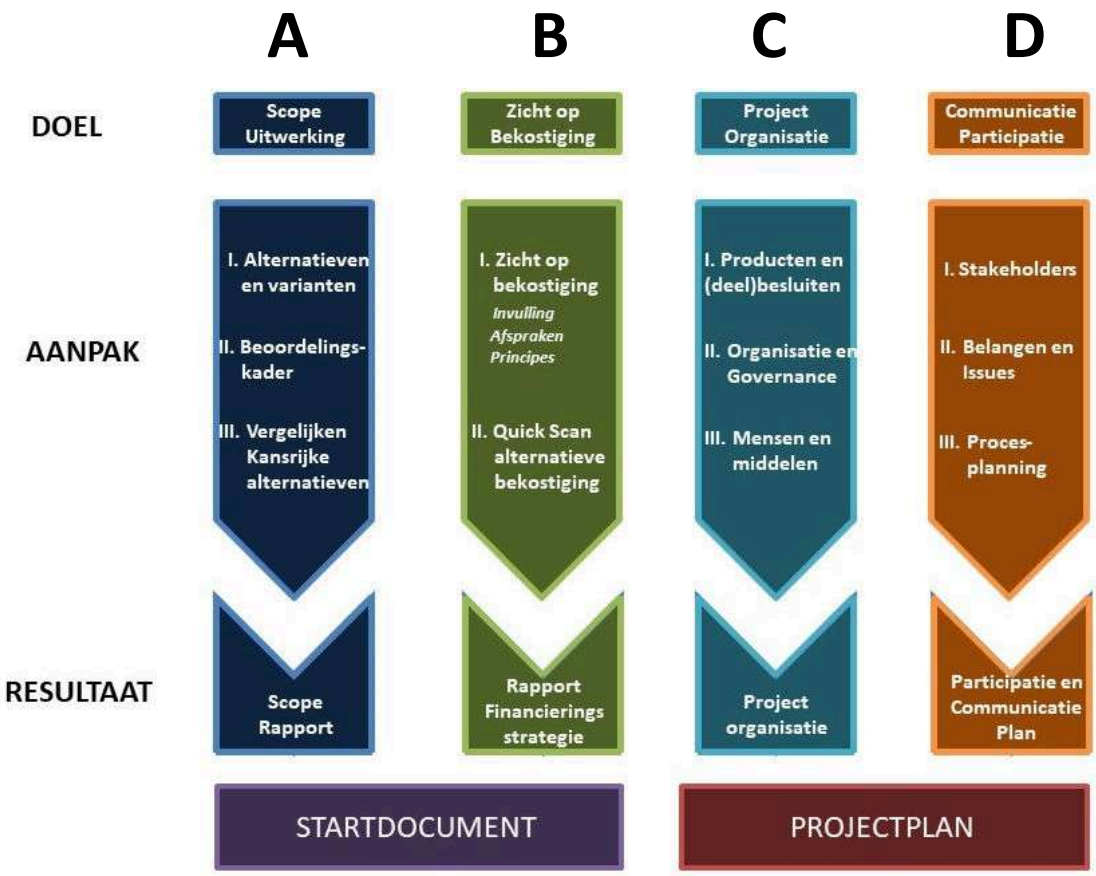
[redacted]
valt buiten de scope van het Wob-verzoek

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



Uiteenrafelen Preverkenningsfase

- Voor
  - Planning PvA in samenhang met SSOV [redacted])
  - Bespreken KT-plus
- Wat moet er gebeuren?
  - In blokjes met workload, prio en planning
  - Relatie SSOV rest
- Wat wordt het interne team vis-à-vis het kernteam?
  - Externe trekker
  - Relatie SSOV rest
  - Wie doet wat
  - Wat intern wat extern (bv via bedrijf externe trekker)
- Wanneer:
  - Wat in concept / grote lijnen klaar voor BO (cq def Startbeslissing, incl aanlevertermijn)
  - wat klaar voor BO (cq def Startbeslissing, incl aanlevertermijn)
  - wat in concept / grote lijnen ten tijde van BO oktober
  - Wat oppakken na BO oktober



A. Inhoud
    I. Alternatieven en varianten, moet duidelijk zijn voor BO
    II. Beoordelingskader: afronding na BO, kan na BO maar eerste richting / hoofdlijn moet klaar zijn voor BO (criteria bijvoorbeeld)
    III. Vergelijken kansrijke alternatieven (maatregelenpakketten) (NA BO dus na november)
B. Geld regelen om Verkenning te (kunnen) starten: moet voor BO klaar zijn.
    I. ZO75: invulling, afspraken, principes
    II. Quickscan alternatieve bekostiging
C. PvA en Projectorganisatie
    I. PvA
D. Communicatie en participatie
    I. Stakeholders
    II. Belangen en issues
    III. participatieproces

A. Inhoud

A.I: Alternatieven en varianten

A.I.1 Back to start: check opgaven

- Klopt het nog? Aanscherpen?
- Geven deze nu aanleiding tot meer oplossingsrichtingen?

Centraal staat mobiliteitstransitie in combinatie met gebiedstransitie.

A.I.2 Formuleren (varianten) oplossingsrichting OV-ontsluiting, adaptief

A.I.3 Formuleren (varianten) oplossingsrichting Mobility hub, adaptief

A.I.4 Formuleren (varianten) oplossingsrichting Verlengde Velostrada

A.I.5 Formuleren (varianten) oplossingsrichting spoorviaducten

A.I.6 Integreren tot pakketten

Maatregelenpakketten komen tot stand langs (varianten van) de eerste vier gesignaleerde oplossingsrichtingen:

- OV-ontsluiting, adaptief ingevuld: dus KT, MT en LT. Variabelen
- Mobiliteitstransitie / mobility-hub, adaptief ingevuld
- Verlengde Velostrada (concreet)
- Spoorviaducten e.d. verschilt dit voor varianten?

Meer maatregelen? Actie: terug naar **opgaven** en vanuit die kijken of er nog meer pakketten / mogelijk zijn.

A.III.1 Vergelijken kansrijke alternatieven: **na najaar.**

B. ZO75%

Kan lean and mean vormgegeven. [redacted] trekt dit, zit in alle circuits. Input divers:

- WG gebiedsprogramma, nu nog onduidelijk; idee Bastiaan is dat WG gaat praten over overgang IF naar MF
- MRDH [redacted] opdracht (wij tramlijn): er zal een 'restpotje' overblijven
- G4 [redacted] eindigt in position paper, geen geborgd geld

Quickscan is onderdeel preverkenning!

Wat wij doen is het financieel arrangement opstellen voor bekostiing en fianciering, vanuit alle financieringslijntjes gevoed.

Timing: voor BO gereed

Werkpakketten Preverkenningsfase CID-Binckhorst

	breakdown werkpakket				opmerkingen	afronden voor BO oktober?	start	eind	wie	weken
A. Scope-uitwerking	A	I	1	Back to start: check opgaven		definitief voor BO incl aanlevertermijn	1-mrt-18	17-apr-18		7
I. Alternatieven en varianten	A	I	2	Formuleren uitgangspunten van gebiedstransitie	gesprek met Borre en Eveline!	definitief voor BO incl aanlevertermijn	29-mrt-18	17-apr-18		3
II. Beoordelingskader	A	I	3	inhoudelijke workshops formuleren varianten alle oplossingsrichtingen		definitief voor BO incl aanlevertermijn	29-mrt-18	15-apr-18		2
III. Vergelijken kansrijke alternatieven	A	I	4	Formuleren (varianten) oplossingsrichting OV-ontsluiting, adaptief		definitief voor BO incl aanlevertermijn	1-apr-18	15-mei-18		6
	A	I	5	Formuleren (varianten) oplossingsrichting Mobility hub, adaptief		definitief voor BO incl aanlevertermijn	1-apr-18	15-mei-18		6
	A	I	6	Formuleren (varianten) oplossingsrichting Verlengde Velostrada		definitief voor BO incl aanlevertermijn	1-apr-18	15-mei-18		6
	A	I	7	Formuleren (varianten) oplossingsrichting spoorviaducten		definitief voor BO incl aanlevertermijn	1-apr-18	15-mei-18		6
	A	I	8	Aansprekende brochure uitbrengen		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mei-18	15-jun-18		4
	A	I	9	Integreren tot pakketten		in concept / grote lijnen klaar voor BO incl aanlevertermijn	15-jun-18	1-okt-18		15
	A	I	10	Quick-scan effecten pakketten (kwalitatief)		in concept / grote lijnen klaar voor BO incl aanlevertermijn	15-jun-18	1-okt-18		15
	A	I	11	Uitschrijven pakketten		in concept / grote lijnen klaar voor BO incl aanlevertermijn	15-jun-18	1-okt-18		15
	A	I	12	Opstellen Voorkeursmaatregelenpakket, input in MIRT Verkenning		in concept / grote lijnen klaar voor BO incl aanlevertermijn	1-jul-18	1-okt-18		13
	A	**I**	**13**	**Resultatenrapport Werkpakket A: Scope-uitwerking**		in concept / grote lijnen klaar voor BO incl aanlevertermijn	1-jul-18	1-aug-18		4
	A	II	1	desk research beoordelingskader		eerste beelden bekend ten tijde van BO	1-mei-18	1-nov-18		26
	A	II	2	bespreken en opstellen concept beoordelingskader		eerste beelden bekend ten tijde van BO	1-mei-18	1-nov-18		26
	A	II	3	bespreken beoordelingskader		eerste beelden bekend ten tijde van BO	1-jul-18	1-nov-18		18
	A	II	4	aanpassen en afronden beoordelingskader		eerste beelden bekend ten tijde van BO	1-jul-18	1-nov-18		18
	A	III	1	Voorbereiden afwegingsfase		oppakken na BO	1-sep-18	31-dec-18		17
	A	III	2	Afwegen kwalitatief, globaal		oppakken na BO	1-nov-18	31-dec-18		9
	A	III	3	Afwegen kwantitatief, detail		oppakken na BO	1-nov-18	31-dec-18		9
B. Zicht op bekostiging	B	I	1	Gezamenlijke invulling zicht op 75% bekostiging		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
I. ZO75: invulling, afspraken, principes	B	I	2	Afspraken zicht op bekostiging vastleggen		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
II. Quickscan alternatieve bekostiging	B	I	3	Afspraken principes voor de strategie voor uiteindelijke bekostiging		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	B	I	4	Afstemmen alle overlegstructuren		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	B	**I**	**5**	**Resultatenrapport Werkpakket B: Totaalvoorstel voor bekostiging en financiering**		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	B	II	1	desk research		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	B	II	2	integratie alle lopende trajecten		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	B	II	3	opstellen deelrapportage		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
C. PvA en Projectorganisatie	C	I	1	opstellen projectorganisatie ten behoeve van de beoogde verkenning		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
I. opstellen PvA	C	I	2	opstellen en bespreken concept PvA		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
	C	**I**	**3**	**Resultatenrapport Werkpakket C en D (Integraal Plan van Aanpak)**		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-mrt-18	1-aug-18		20
D. Communicatie en participatie	D	I	1	Organisatie stakeholder event juni 2018	afhankelijk collegevorming; afhankelijk kans	in concept / grote lijnen afgerond ten tijde van BO	29-mrt-18	15-jun-18		11
I. Stakeholders	D	I	2	Stakeholder analyse		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-apr-18	15-mei-18		4
II. Belangen en issues	D	I	3	BO Preverkenning		definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-apr-18	15-jun-18		9
III. Procesplanning	D	I	4	Vervolgacties uit bovenstaande vóór BO oktober	nieuwe stakeholder, extra lobby acties, publ	definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-jun-18	1-aug-18		7
	D	II	1	Raakvlakken en issue inventarisatie	input in Stakeholder event	definitief voor BO incl aanlevertermijn	15-apr-18	1-jun-18		7
	D	II	2							
	D	II	3							
	D	II	4							
	D	III	1	opstellen procesplanning						
Management Preverkenning	E		1	aanstellen externe procestrekker			26-mrt-18	16-apr-18	[redacted]	
	E		2	inplannen en regelen kernteams			27-mrt-18	16-apr-18		
	E			[redacted]			1-feb-18	1-aug-18		
	E									
	E									

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

VOORTGANGSRAPPORTAGE

Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning CID Binckhorst
Datum: 18 september 2018

Aan: Programmaraad, 25 september 2018
Van: [redacted] het Kernteam

Bijlagen: 1. Scope (samenvatting van concept-startdocument)
2. Hoofdlijnen vervolgaanpak Verkenning

---

1. Inleiding

Aanleiding
In het BO MIRT van 6 december 2017 besloten Rijk en regio om een preverkenningsfase CID-Binckhorst te starten. Het doel van de preverkenning is het leggen van de basis voor het nemen van de Startbeslissing (tijdens het BO MIRT in november 2018) voor een gebiedsgewijze MIRT-verkenning. Deze basis bestaat uit:

- Overeenstemming over de scope.
- Zicht op 75% bekostiging.
- Overeenstemming over de aanpak van de MIRT Verkenningsfase.

Doel van de voortgangsrapportage
Doel van deze voortgangsrapportage is om de Programmaraad te informeren over de voortgang van de werkzaamheden en inzicht te geven in de scope en vervolgaanpak.

2. Programmaraad 25 september

De programmaraad wordt gevraagd om het volgende:

1. Vaststellen van de inhoud van deze voortgangsrapportage, met name de scope, de afronding van de preverkenning voor BO MIRT en de hoofdlijnen voor de vervolgaanpak.
2. Directeurenoverleg mandateren om Startdocument (scope) en Projectplan (vervolgaanpak Verkenning) vast te stellen.

Afspraken rond bekostiging worden afzonderlijk op programmaniveau besproken.

3. Organisatie

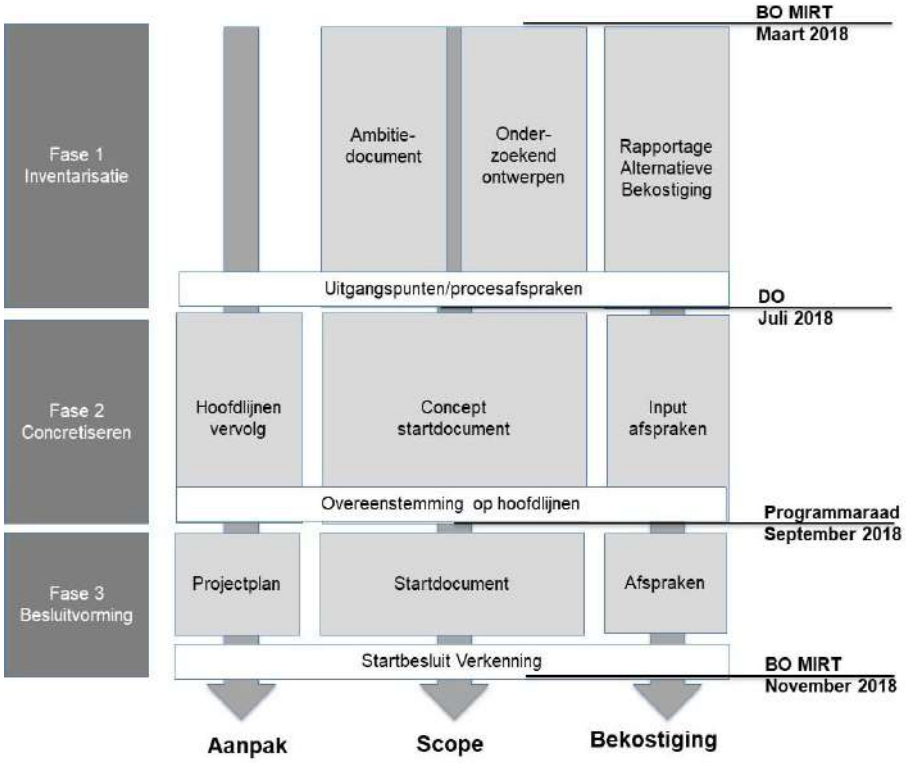
De preverkenning maakt onderdeel uit van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Den Haag-Rotterdam. De opdrachtgevers van de pre-verkenning zijn het ministerie van IenW, het ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

De preverkenning kent een Bestuurlijk Overleg (Programmaraad), Directeuren Overleg (DO) en ambtelijk Kernteam, waarin de opdrachtgevers deelnemen. Het kernteam verzorgt de dagelijkse aansturing van de preverkenning. [redacted] (VINU) treedt op als onafhankelijk projectleider en voorzitter van het kernteam. Andere betrokken partijen zijn ProRail, Rijkswaterstaat en HTM.

4. Proces, planning en aanpak

De onderstaande figuur toont het proces van de preverkenning. De preverkenning bestaat uit drie fasen: Inventarisatie, Concretiseren en Besluitvorming. In een gezamenlijk proces werkten de vertegenwoordigers van opdrachtgevers samen met vertegenwoordigers van HTM, ProRail en Rijkswaterstaat aan de drie sporen in de Inventarisatiefase. De inventarisatiefase was met name gericht op het in gezamenlijkheid bepalen van de scope (ambities, opgave, afweegkader, alternatieven) en inzicht krijgen in mogelijkheden rond alternatieve bekostiging. Op 10 juli jl. heeft het DO ingestemd met de resultaten van de Inventarisatiefase.

Op dit moment ronden we de tweede fase Concretiseren af. In de tweede fase zijn met name de alternatieven uitgewerkt, is het onderzoek naar alternatieve bekostiging afgerond en is aanvullend onderzoek verricht naar o.a. effecten van maatregelen.



5. Scope

Het DO heeft op 10 juli jl. reeds ingestemd met de scope, waarbij de keuze voor een ‘meest voor de hand liggend’ basisalternatief is vastgelegd (als onderlegger voor bekostigingsafspraken). Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het Startdocument. Het Startdocument bevat de scope: de ambities, opgave, te onderzoeken alternatieven in de verkenning, het basisalternatief voor bekostigingsafspraken, investeringskosten, informatie over alternatieve bekostiging een eerste afweegkader voor het vergelijken van alternatieven en onderzoeksvragen in de MIRT Verkenning.

Bijlage 1 geeft een samenvatting van het concept-Startdocument. Het Startdocument wordt de komende maand afgerond.

6. Vervolgaanpak Verkenning

Aansluitend bij de MIRT-spelregels wordt een Projectplan opgesteld waarin de vervolgaanpak van de pre-verkenning wordt omschreven. Over de status van de Verkenning (wel of niet MIRT) zijn Rijk en regio het op dit moment niet eens. Het Projectplan omvat informatie rond proces en planning, organisatie, participatie en financiën.

Bijlage 2 geeft de hoofdlijnen van de vervolgaanpak van de Verkenning. Aan de hand van deze hoofdlijnen wordt de komende maand een bondig Projectplan gemaakt. Het DO stemde op 11 september 2018 in met deze hoofdlijnen.

7. Afronding preverkenning voor het BO MIRT van 21 november

Werkzaamheden komende periode
De komende periode zullen we de volgende werkzaamheden verrichten:

- Afronden van het startdocument, op basis van nu beschikbare resultaten van onderzoek. Geen aanvullend onderzoek wordt meer uitgevoerd.
- Maken van een projectplan voor de Verkenningsfase op basis van de hoofdlijnen voor de vervolgaanpak en de MIRT-spelregels.
- Organiseren van een stakeholdersevent op 3 oktober 2018.
- Input leveren voor afspraken rond bekostiging.

Vaststelling Startdocument en Projectplan door DO
De bedoeling is om eind oktober/begin november het DO de scope (startdocument) en vervolgaanpak (projectplan) te laten vaststellen (na mandatering door de Programmaraad).

Afspraken rond bekostiging
Afspraken over bekostiging zullen op programmaniveau worden gemaakt.

BO MIRT, 21 november 2018
Besluiten over het vervolgtraject.

Bijlage 1: scope (samenvatting concept Startdocument)

A. Urgentie

De Randstad staat voor de uitdaging om de komende decennia te voorzien in een grote behoefte aan ontwikkelruimte. De locatie Central Innovation District-Binckhorst is hiervoor een uitstekende locatie. In het gebied kunnen tot 2040 23.300 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd middels binnenstedelijke verdichting. Vooral in het CID is nu al veel werkgelegenheid: het is goed verbonden met de nationale en regionale OV-netwerken. Daarnaast ligt het gebied in het hart van de stad en de regio en heeft het een goede aansluiting op snelwegen. Door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt de autobereikbaarheid nog verder verbeterd.

De verstedelijking in het gebied komt echter niet vanzelf. Als de samenwerkende overheden willen dat de bouwproductie op deze locatie tot stand komt, dan is het noodzakelijk om nu te investeren in duurzame bereikbaarheid. Investeringen in bereikbaarheid stimuleren bovendien de *modal shift* van de auto naar andere vormen van vervoer. Alleen als duidelijk is dat het de overheid 'menens' is, dan gaan ontwikkelaars en ondernemers zelf ook investeren in dit gebied.

Investeren in verstedelijking en bereikbaarheid in CID Binckhorst is efficiënt. Alternatief is dat er grote aantallen woningen buiten de steden in het groen worden gebouwd. Investeringen in de bereikbaarheid van locaties in het landelijk gebied zullen vele malen hoger uitvallen en brengen veel nieuwe verkeersbewegingen op het hoofdwegennet mee: daarmee is de kans op nieuwe fileknelpunten op het hoofdwegennet groot.

B. Opgave

De opgave van de MIRT-verkenning CID-Binckhorst is drieledig:

1. Het mogelijk maken van verstedelijking en versterken van de economische kracht van Binckhorst-CID door een duurzame mobiliteitstransitie.
2. Het wegnemen en voorkomen van (NMCA-) bereikbaarheidsknelpunten.
3. Het bijdragen aan de regionale OV- en fietsambities.

Opgave 1: Ontwikkeling Binckhorst-CID
De ontwikkeling van het REOS-gebied Central Innovation District (CID)-Binckhorst is van belang voor de economische kracht van Nederland. In het CID-Binckhorst zijn 18.300 tot 23.300 extra woningen en 30.000 extra arbeidsplaatsen voorzien in 2040. Het werkelijke aantal extra woningen en arbeidsplaatsen zal naar verwachting hoger uitvallen, want 540.000 m2 bruto vloeroppervlakte (BVO) is nog onbestemd.

Om een beeld te geven: het onbestemde BVO kan bijvoorbeeld leiden tot 5.400 extra woningen (100m2 BVO per woning) of 5.400 extra arbeidsplaatsen (100m2 BVO per arbeidsplaats). De gemeente Den Haag faciliteert de geplande fasering. 3.600 van de nieuwe woningen in de Binckhorst zijn op korte termijn realiseerbaar.

Tabel: ontwikkelambities CID-Binckhorst

Fase	Locatie	Wonen (woningen)	Werken (arbeidsplaatsen)	Onbestemd (m2 BVO)
2018 (huidig)	Totaal	25.000	90.400	-
2018 - 2022	Binckhorst	+3.600*	+500	-
	CID	+1.300	+1.000	-
2023-2030	Binckhorst	+1.400 – 6.400	+3.000	40.000
	CID	+8.000	+10.000	-
2031-2040	Binckhorst	-	+1.500	500.000
	CID	+4.000	+14.000	-
2040 (eindbeeld)	Totaal	+18.300 – 23.300	+30.000	540.000

(*) dit zijn actieve projecten die al lopen.

Er zijn grenzen aan wat haalbaar is binnen het gebied. Door op huidige voet door te gaan met de omgang met mobiliteit kunnen de hoge ontwikkelambities niet worden gerealiseerd. Er ontstaan problemen rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. Deze knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door (de toename van) verkeersbewegingen van het verkeer en de hieraan relaterende verkeers- en parkeerruimte. De forse verdichtingsopgave vraagt daarom om een andere benadering van stedelijke mobiliteit.

Opgave 2: Knelpunten bereikbaarheid
De bereikbaarheid in de regio Den Haag staat onder druk. Uit de NMCA volgen knelpunten op het wegennet (A4, A12), hoofdspoor (stations CS, HS, Oude lijn Leiden-Den Haag, Den Haag-Delft), en regionaal OV (Rijswijkse Plein, CS-Madurodam, Binckhorstlaan, samenloopdeel RandstadRail Leidschenveen, RandstadRail naar Zoetermeer). Het streven is dat de te onderzoeken alternatieven deze knelpunten deels wegnemen en/of escalatie voorkomen.

Opgave 3: OV- en Fietsambities
De regio heeft ambities om in de regio Den Haag het OV te versterken. Ambities zijn o.a. een nieuwe tram- of metrolijn vanaf Scheveningen, via CS, door de Binckhorst richting Zoetermeer, Delft en Rotterdam (Koningscorridor). Een belangrijke ambitie voor de fiets is om het metropolitane fietsnetwerk te verbeteren en uit te breiden.

C. <u>Oplossingsrichting</u>

Duurzame mobiliteitstransitie
Een duurzame mobiliteitstransitie is noodzakelijk om de knelpunten op te lossen en de gebiedsontwikkeling volledig en duurzaam te realiseren. Met de mobiliteitstransitie neemt de rol van autogebruik en -bezit af en worden maatregelen getroffen voor het langzaam verkeer, slim ruimtegebruik, smart mobility, Hoogwaardig OV, verhogen van OV-frequenties en het opschalen van de aanwezige treinstations.

Figuur: impressie van toekomstbeeld CID-Binckhorst (bron: gemeente Den Haag)

Adaptief ontwikkelen
Het investeren in de mobiliteitstransitie vraagt om een adaptieve aanpak, waarbij wordt aangesloten bij het daadwerkelijke tempo van gebiedsontwikkeling. Dit tempo is namelijk afhankelijk van vele factoren, zoals de vraag naar woningen, economische groei en haalbare bouwproductie.

Bereikbaarheid met de auto
Momenteel wordt al stevig geïnvesteerd in het versterken van de bereikbaarheid van Den Haag per auto. Voorbeelden zijn de aanleg van de Rotterdamsebaan en de realisatie van Passage A4 / Poorten en Inprikkers. Vanwege de realisatie van deze auto-ontsluitingen zijn aanvullende grootschalige infrastructurele maatregelen voor de auto geen onderdeel van onderzoek. De auto blijft in de toekomst een belangrijke rol vervullen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst. Bij de gebiedsontwikkeling wordt daarom rekening gehouden met het faciliteren van het nodige autoverkeer door het gebied. Autogebruik in het gebied zelf wordt ontmoedigd.

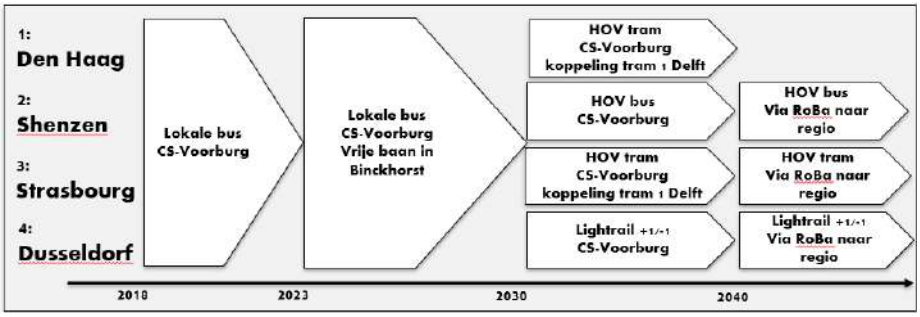
D. Te onderzoeken alternatieven in de MIRT Verkenning

Vijf alternatieven
Volgend uit de opgaven zijn adaptieve en samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt: de alternatieven. Deze alternatieven worden in de verkenningsfase nader uitgewerkt en getoetst aan het afweegkader. Voor een succesvolle ontwikkeling van Binckhorst-CID is het noodzakelijk om een mobiliteitstransitie te realiseren binnen dit gebied. De onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van vier te onderzoeken alternatieven. Ook onderzoeken wij een nul-alternatief waarin geen maatregelen worden genomen. Deze vier alternatieven worden in de Verkenning vergeleken met het nul-alternatief (niets doen).

De alternatieven gaan uit van een mobiliteitstransitie in het gebied. Deze mobiliteitstransitie bestaat vijf onderdelen:

Alternatieven onderscheidend op HOV
De onderdelen 'smart mobility', 'langzaam verkeer', 'ruimtegebruik' en 'spoor/stations' kennen dezelfde invulling in alle alternatieven. De alternatieven onderscheiden zich ten opzichte van elkaar door de keuze voor een vorm van HOV (bus, tram, lightrail) en een eventuele regionale doorkoppeling. Een Schenkverbinding (een rechtstreekse verbinding tussen de Utrechtsebaan en de Haagse Centrumring ter vervanging van het Schenkviaduct) kan mogelijk een extra bijdrage leveren aan het beperken van het autoverkeer in delen van CID-Binckhorst. Nader onderzoek in de verkenningsfase naar de effecten van de Schenkverbinding en andere maatregelen is nodig.

De onderstaande figuur toont de keuze voor een HOV-modaliteit per alternatief.



Adaptieve ontwikkeling
De fasering van de maatregelen sluit aan bij de groei qua aantal woningen, arbeidsplaatsen en bezoekers van CID Binckhorst. De fasering is gebaseerd op de huidige planning van CID-Binckhorst. De planning kan wijzigen indien de ontwikkeling sneller of langzamer gaat.

Indicatie van de investeringskosten
Onderstaand geven wij een grove indicatie van de investeringskosten van de alternatieven. De investeringskosten zijn exclusief BTW en de kosten van een eventuele Schenkverbinding.[1] Uitgangspunt bij deze indicatie is dat de BTW volledig compensabel is.

Investeringskosten *Bedragen in mln euro's excl. BTW*	**2018-2022**	**2018-2030**	**2018-2040**
Alternatief			
0: referentie	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.		
1: Den Haag			
2: Shenzen			
3: Strasbourg			
4: Dusseldorf			

Tabel: investeringskosten van de alternatieven

De investeringen in de eerste fase 2018-2022 richten zich met name op smart mobility, langzaam verkeer en effectief ruimtegebruik.[2] In de periode 2023-2030 worden de viaducten aangepast en de HOV-baan gerealiseerd. De uitvoering wordt adaptief afgestemd op de verstedelijking en transformatie van het gebied.

[1] Dit betreft een schatting van totale investeringskosten exclusief BTW en inclusief een opslag voor indicatiesonzekerheid van 40%, wat conform de SSK-systematiek overeenkomst met een onderscheidingskans van 85%.
[2] De Rotterdamsebaan wordt in deze eerste fase afgerond.

E. Mogelijkheden voor alternatieve bekostiging

Onderzoek alternatieve bekostiging
Omdat de traditionele middelen zowel ontoereikend qua omvang als niet tijdig beschikbaar zijn om de investeringskosten te dekken, is onderzoek uitgevoerd naar de potentie van alternatieve bekostigingsmogelijkheden. Hiertoe zijn drie 'extreme' pakketten samengesteld: 'vormen van betalen voor mobiliteit', 'verstedelijking en bereikbaarheid' en 'belastingen/budgetmaatregelen'. De opbrengstpotentie van alternatieve bekostiging verschilt minimaal tussen de vier alternatieven 1 tot en met 4.

Rebel schat de opbrengstpotentie in op in totaal maximaal € [redacted] bij het uitvoering van alle maatregelen tot 2040, zonder rekening te houden met de politieke haalbaarheid van de maatregelen. Indien alleen rekening wordt gehouden met de werkzaamheden tot 2030 (dus geen regionale doorkoppeling), dan bedraagt de theoretische opbrengstpotentie maximaal [redacted].

Onderzoek versnellen bekostiging van verstedelijking
De G4 hebben, ondersteunt door McKinsey, een werkdocument opgesteld met mogelijkheden voor versnelling van bekostiging van verstedelijking. Het document onderschrijft dat de urgente versnelling van de verstedelijkingsopgaven vraagt om nieuwe en vernieuwde instrumenten en middelen, ook omdat de schaal vergelijkbaar is met de opgave ten tijde van de gebundelde deconcentratie of de VINEX.

Het document bevat de volgende handelingsperspectieven, die bij voorkeur in samenhang met elkaar opgepakt dienen te worden:

I. Zet als decentrale overheden en Rijksbreed een bestuurlijke samenwerking op voor de verstedelijkingsopgave, op basis van een gezamenlijke visie en de gezamenlijke aansturing van de uitvoering.
II. Werk effectief samen met de markt in PPS-constructies door kennis en expertise van Rijk en decentrale overheden te bundelen. Daarmee kunnen de kosten van de projecten die onderdeel zijn van de verstedelijkingsopgave met 10-15% omlaag en komt de verstedelijking in een versnelling.
III. Speel bestaande publieke geldstromen vrij door enerzijds slimmer bestaande middelen te alloceren en anderzijds additionele middelen te genereren.

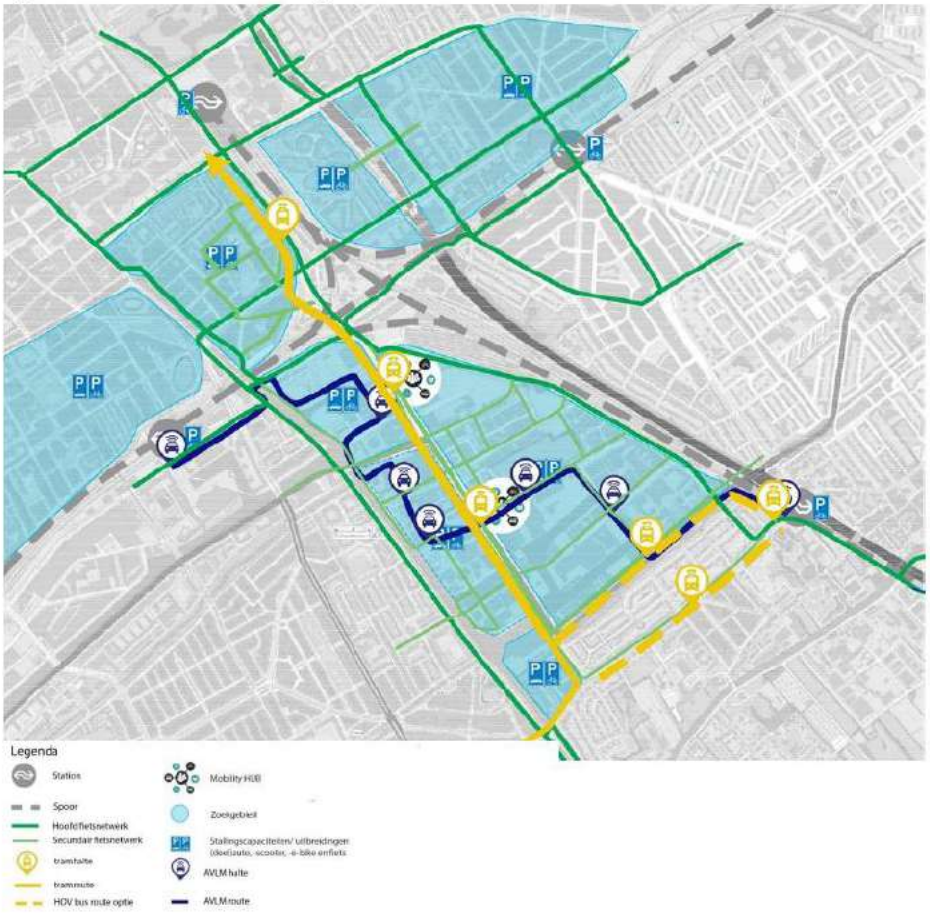
De inzichten kunnen worden gezien als het gezamenlijk vertrekpunt voor het uitwerken van de genoemde handelingsperspectieven ten behoeve van de versnelling van de verstedelijking. Voor een viertal gebieden in de G4 wordt gestart met pilots voor de concretisering van de handelingsperspectieven; één daarvan is de Binckhorst Den Haag. De hier ontwikkelde kennis kan breder worden benut in het kader van het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag en vergelijkbare programma's.

F. Basisalternatief 'Strasbourg' (tot 2030)

HOV-tram, tot 2030
Eén van de alternatieven is tijdens het Directeurenoverleg op 10 juli 2018 aangemerkt als basisalternatief. Hierbij is afgesproken om in de Verkenning te richten op de maatregelen tot en met 2030. Het betreft alternatief 3: 'Strasbourg'. Het basisalternatief wordt in deze fase gebruikt als uitgangspunt voor het maken van bekostigingsafspraken. Het basisalternatief is expliciet *geen* keuze voor een voorkeursalternatief: in de verkenningsfase worden alle vier de alternatieven in meer detail uitgewerkt en getoetst. We richten ons nu op de periode tot 2030, de eerste en tweede fase van de gebiedsontwikkeling. Dit tijdstip kan later wijzigen, indien de snelheid van de gebiedsontwikkeling anders verloopt.

De benodigde investeringen bedragen [redacted]. Dit is zonder een Schenkverbinding. Er worden smart mobility maatregelen uitgevoerd (o.a. mobility hubs, Automatic Vehicle Last Mile voorzieningen) en fietsvoorzieningen gerealiseerd. (metropolitane en lokale fietsroutes, fietsparkeren). Ook wordt openbare ruimte aangelegd, worden stations opgeschaald, verhogen de frequenties op het spoor en wordt een HOV-tram verbinding in de CID-Binckhorst aangelegd tussen station Den Haag CS en station Voorburg. De tramverbinding kent een doorkoppeling naar Delft door het realiseren van een aansluiting op tramlijn 1. Een eventuele regionale doorkoppeling van het HOV na 2030 maakt nu geen onderdeel uit van de afspraken; wel willen Rijk en regio de gesprekken daarover later oppakken als onderdeel van het gebiedsprogramma.

Figuur: basisalternatief Strasbourg 2030



De onderstaande tabel geeft inzicht in de kosten van het basisalternatief.

Onderdeel	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
Smart Mobility	
Metropolitane fietspaden	
Openbare Ruimte, fietspaden	
Stations / Spoorfrequenties	
Openbaar Vervoer (incl. viaducten)	
Totaal	

Tabel: kostenindicatie basisalternatief

De werkzaamheden worden uitgevoerd in twee fasen, die aansluiten bij de fasering van de gebiedsontw kkeling.

De eerste fase loopt van 2018 tot 2022. In deze fase worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd: de realisatie van een vr jliggende busbaan op de Binckhorstlaan met haltevoorzieningen voor een HOV bus, aanpassingen aan kruispunten en verkeersregelinstallaties, start van voorbereidingen en eerste werkzaamheden aan drie spoorviaducten ter hoogte van de kop van de Binckhorst, aanpassingen aan openbare ruimte en lokale weginfrastructuur, verbetering van last-mile bere kbaarheid van stations en de realisatie van verbindingen voor langzaam verkeer op lokaal en regionaal niveau. De kosten voor deze eerste fase worden indicatief geschat op [redacted]

De tweede fase loopt van 2022 tot en met 2030. In deze tweede fase worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd: omzetten vrijliggende busbaan in een trambaan, aankoppelen trambaan op tramlijn 1 (CS – Voorburg – Delft), afronden ombouw van de spoorviaducten ter hoogte van de kop van de Binckhorst, realisatie van resterende regionale schakels voor de fiets, uitbreiding van het lokale netwerk van langzaam verkeer, realisatie van de openbare ruimte, opschaling van stations (inclusief uitbreiding stallingscapaciteit) en realisatie van een mobility hub in de Binckhorst. De kosten van deze fase worden indicatief ingeschat op €[redacted]

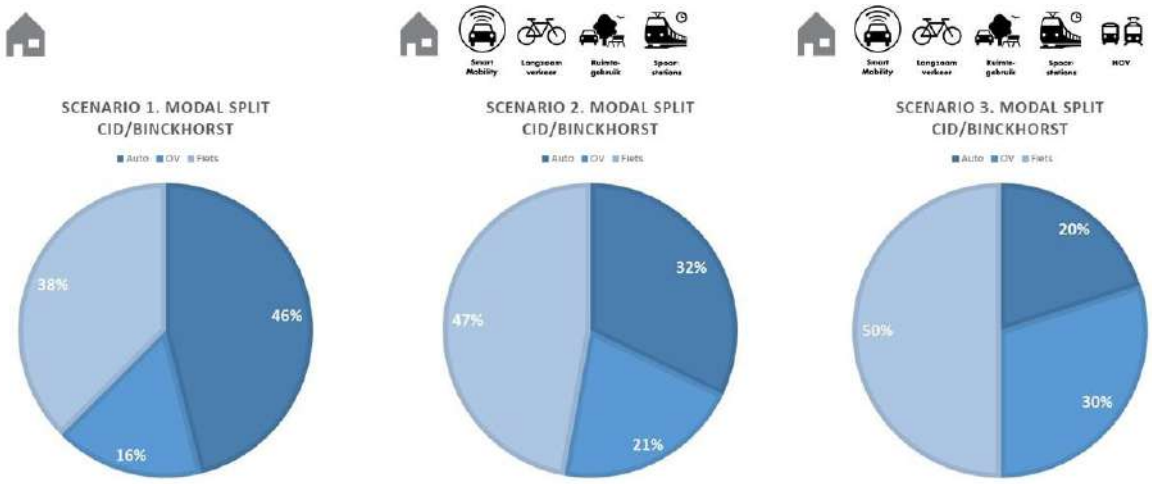
In totaal worden de kosten tot en met 2030, dus voor de eerste én tweede fase samen, indicatief geschat op [redacted]

Waarom geen goedkopere HOV-bus als basisalternatief?
Uit onderzoek blijkt dat een HOV-busverbinding onvoldoende capaciteit biedt voor de toekomstige reizigersvraag in het gebied. Daarnaast is het verschil in investeringskosten tussen tram en bus beperkt en is de tram in de exploitatiefase voordeliger dan een bus. Een ander voordeel van de tram ten opzichte van de bus is dat een tramverbinding kan worden doorgekoppeld op de huidige tramlijn 1 naar Delft. Deze doorkoppeling ontlast het NMCA-knelpunt Rijswijkseplein.

De exploitatiegevolgen van zowel de HOV-bus en de HOV-tram zijn onderzocht. De exploitatieopbrengsten zijn naar verwachting hoger dan de totale kosten voor dienstregelingsuren en beheer en onderhoud. Op basis van huidig onderzoek is de exploitatie van het HOV kostendekkend.

Voorziene effecten mobiliteitstransitie en HOV
Goudappel Coffeng voerde onderzoek uit in de vorm van een ‘quick scan’ naar de effecten van verstedelijking en mobiliteit in 2040. Er zijn drie scenario’s doorgerekend: (1) de situatie in 2040 na realisatie van verstedelijking op basis van het huidige mobiliteitssysteem (referentie alternatief), (2) de situatie in 2040 na realisatie van verstedelijking met een mobiliteitstransitie *zonder* HOV (basisalternatief zonder HOV) en (3) de situatie in 2040 na realisatie van verstedelijking met een mobiliteitstransitie *met* HOV (basisalternatief).

Deze studie levert de volgende inzichten:
- Een aanzienlijk deel van de toekomstige reizigers van en naar CID-Binckhorst heeft een bovenregionale herkomst of bestemming (44%). Dit aandeel is groter dan het aantal reizigers uit de regio (23%) en het aandeel lokale reizigers (33%).
- De mobiliteitstransitie veroorzaakt een *modal shift*, waarbij reizigers de auto laten staan en kiezen voor het OV of de fiets.
- De mobiliteitstransitie met HOV biedt kansen om de bereikbaarheid te verbeteren: de bezoekerspotentie van het gebied neemt toe, het aantal bereikbare banen stijgt en de knelpunten op het hoofdwegennet nemen af.
- De mobiliteitstransitie met HOV heeft grotere effecten dan de mobiliteitstransitie zonder HOV. Door het realiseren van HOV neemt de bezoekerspotentie van het gebied zowel met het OV als met de auto toe. Ook stijgt door het realiseren van HOV het aantal bereikbare banen. Tenslotte vermindert het HOV de knelpunten op het hoofdwegennet. Door de aanleg van het HOV ontstaan geen nieuwe knelpunten op het hoofdspoor.



Figuur: modal split CID-Binckhorst in 2040 in drie scenario's

G. Afweegkader om alternatieven te toetsen in de verkenningsfase

Een eerste versie voor een Afweegkader is opgesteld in samenhang met het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid. Het Afweegkader wordt gebruikt in de Verkenningsfase om alternatieven te vergelijken. Daartoe worden de alternatieven getoetst aan criteria die samenhangen met de opgave. De criteria zijn onderverdeeld naar de thema's: ontwikkeling CID-Binckhorst, bereikbaarheidsknelpunten en OV- en fietsambities. Separaat van het afweegkader worden de alternatieven vergeleken op haalbaarheid.

H. Onderzoeksvragen Verkenning

In de Verkenningsfase wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten en haalbaarheid van de alternatieven. Relevante onderzoeksvragen zijn onder andere:

- Wat kan de fiets en smart mobility maximaal bijdragen aan een duurzame mobiliteitstransitie en wat moet daarvoor gebeuren?
- Welke maatregelen rond alternatieve bekostiging zijn (politiek) haalbaar en kunnen daadwerkelijk worden gerealiseerd?
- Wat zijn de maatschappelijke baten en kosten van de alternatieven?
- Wat zijn de wensen en zorgen van de toekomstige (groepen van) stakeholders bij de ontwikkelingen?
- Wat is de bijdrage van de verschillende alternatieven aan de indicatoren zoals benoemd in het afweegkader?
- Hoe ziet de adaptieve strategie er uit voor de bereikbaarheidsoplossingen, zodat iedere fasering zelfstandig optimaal functioneert en robuust is voor de oplossingen in de volgende fase?
- Wat is de te verwachten omvang en planning vanuit innovatieve oplossingen, hoe sluit dit aan op het gewenste realisatietempo van de bereikbaarheidsoplossingen en hoe zijn planningen op elkaar te passen?

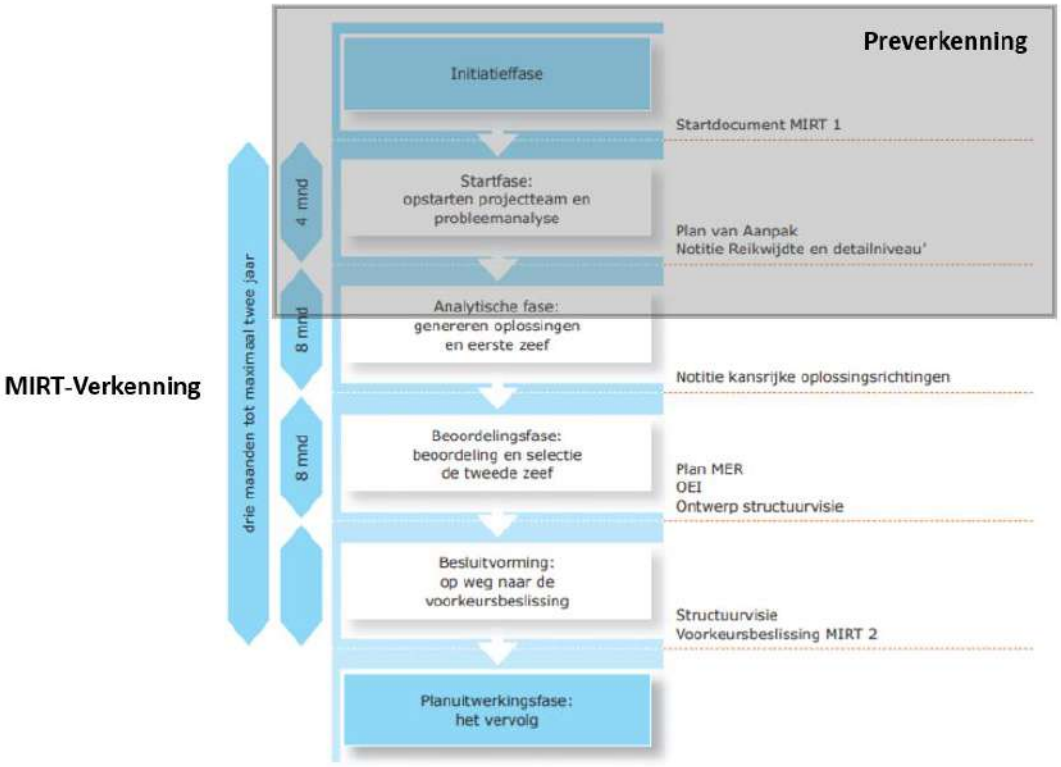
Bijlage 2: hoofdlijnen vervolgaanpak Verkenning

Hoofdlijnen:

1. Scope
   Het Startdocument geeft de scope van de Verkenning.

2. Proces en planning
   De status van de Verkenning (wel of niet MIRT) is op dit moment nog onduidelijk. We volgen bij de Verkenning in ieder geval wel spelregels van de MIRT Verkenning, zodat dit zou kunnen leiden tot de keuze van een Voorkeursalternatief (Voorkeursbeslissing) tijdens het BO MIRT in het najaar van 2019. De Verkenning maakt onderdeel uit van het MIRT gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Den Haag Rotterdam.

   Het onderstaande figuur toont het proces van een MIRT-Verkenning, conform de methodiek van Leerplatform MIRT. Het grijze blok toont de preverkenning ten opzichte van de Verkenning.

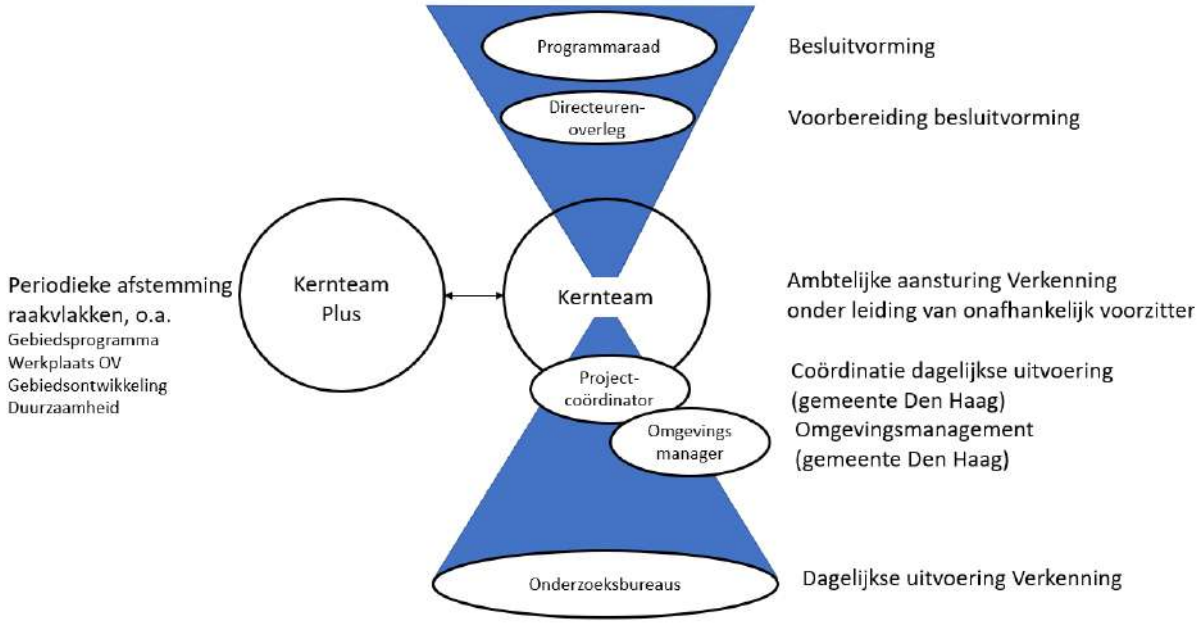


3. Organisatie
   Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg, MRDH, Provincie ZH, ministerie van BZK en ministerie van IenW zijn gezamenlijk opdrachtgever van de MIRT Verkenning.

   De organisatie ziet er verder als volgt uit:
   - De Programmaraad van het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Den Haag Rotterdam neemt bestuurlijke besluiten.
   - Het Directeuren Overleg (DO) van de verkenning CID Binckhorst bereidt de bestuurlijke besluiten voor, geeft richting en stuurt het kernteam aan.
   - Het kernteam bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de zes opdrachtgevers, onder voorzitterschap van een onafhankelijk voorzitter. Het kernteam is de dagelijks opdrachtgever van de Verkenning.
   - Om de integraliteit te bewaken met andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld de Werkplaats Metropolitaan OV) en relevante partners buiten het kernteam vindt periodiek afstemming in een Kernteam Plus plaats.

- De uitvoerende werkzaamheden worden begeleid door een projectcoördinator van de gemeente Den Haag. Deze projectcoördinator verzorgt o.a. werksessies met de opdrachtgevende partijen en de aansturing van adviesbureaus. De projectcoördinator rapporteert aan het kernteam.
- Ook verzorgt de gemeente Den Haag het omgevingsmanagement. De omgevingsmanager begeleidt de participatie en communicatie.

De organisatie is geschetst in de onderstaande figuur.



4. Participatie en communicatie

Participatie en communicatie krijgen vroegtijdig aandacht en een goede plek in het proces. Op die manier worden o.a. vastgoedontwikkelaars, ondernemers en burgers in een vroeg stadium betrokken. De inspraak- en participatieverordening van de gemeente Den Haag en de inspraakverordening Leidschendam-Voorburg vormen de kaders voor de participatie, evenals de kaders van het Leerplatform MIRT. Op 3 oktober 2018 vindt een eerste stakeholderbijeenkomst plaats. Ideeën van stakeholders en belanghebbenden over oplossingen worden hier geïnventariseerd en indien zinvol meegenomen tijdens de Verkenning. Daarnaast wordt gepolst of stakeholders/belanghebbenden in het vervolgtraject mee willen doen en op welke wijze.

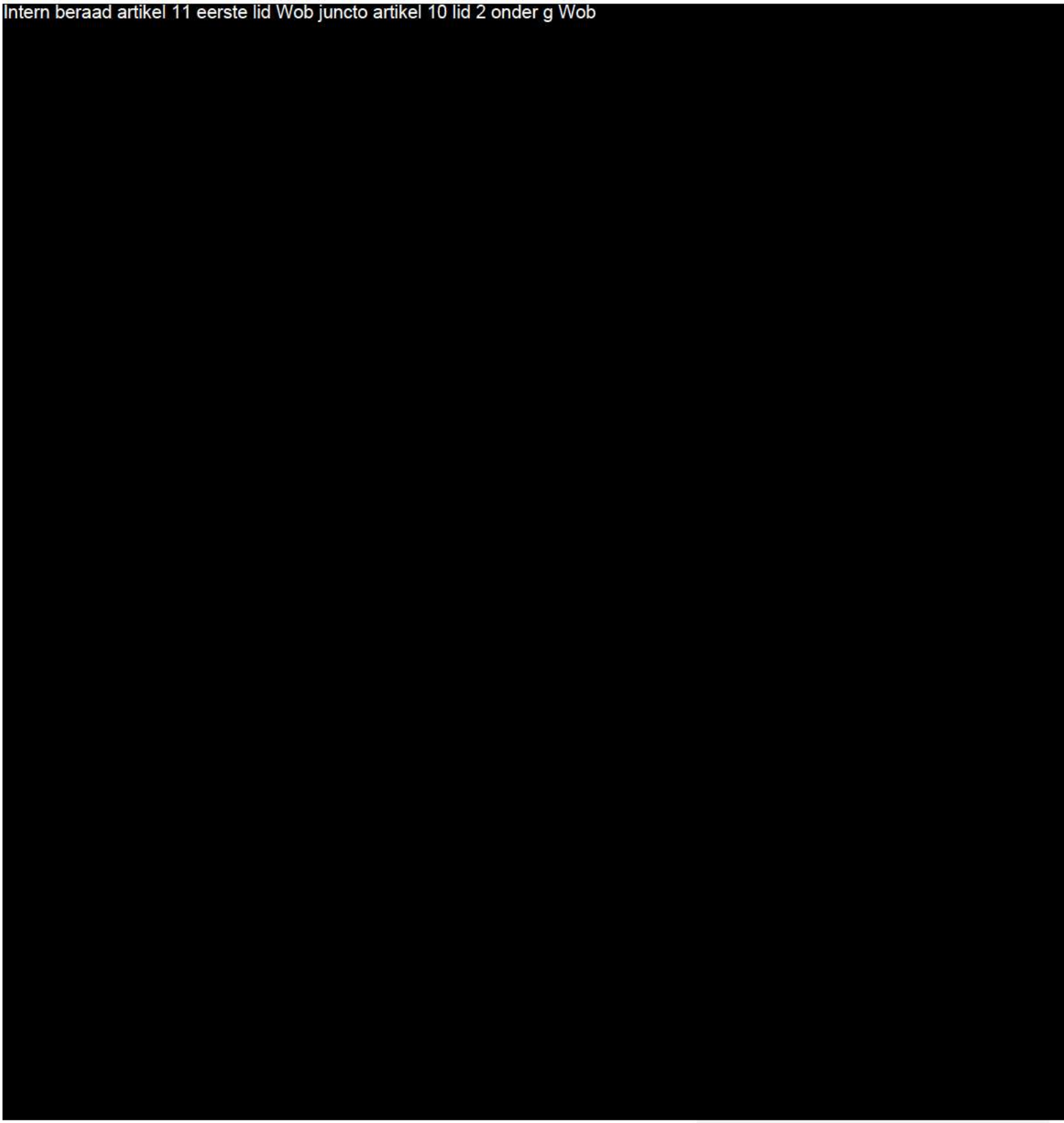
5. Financiën

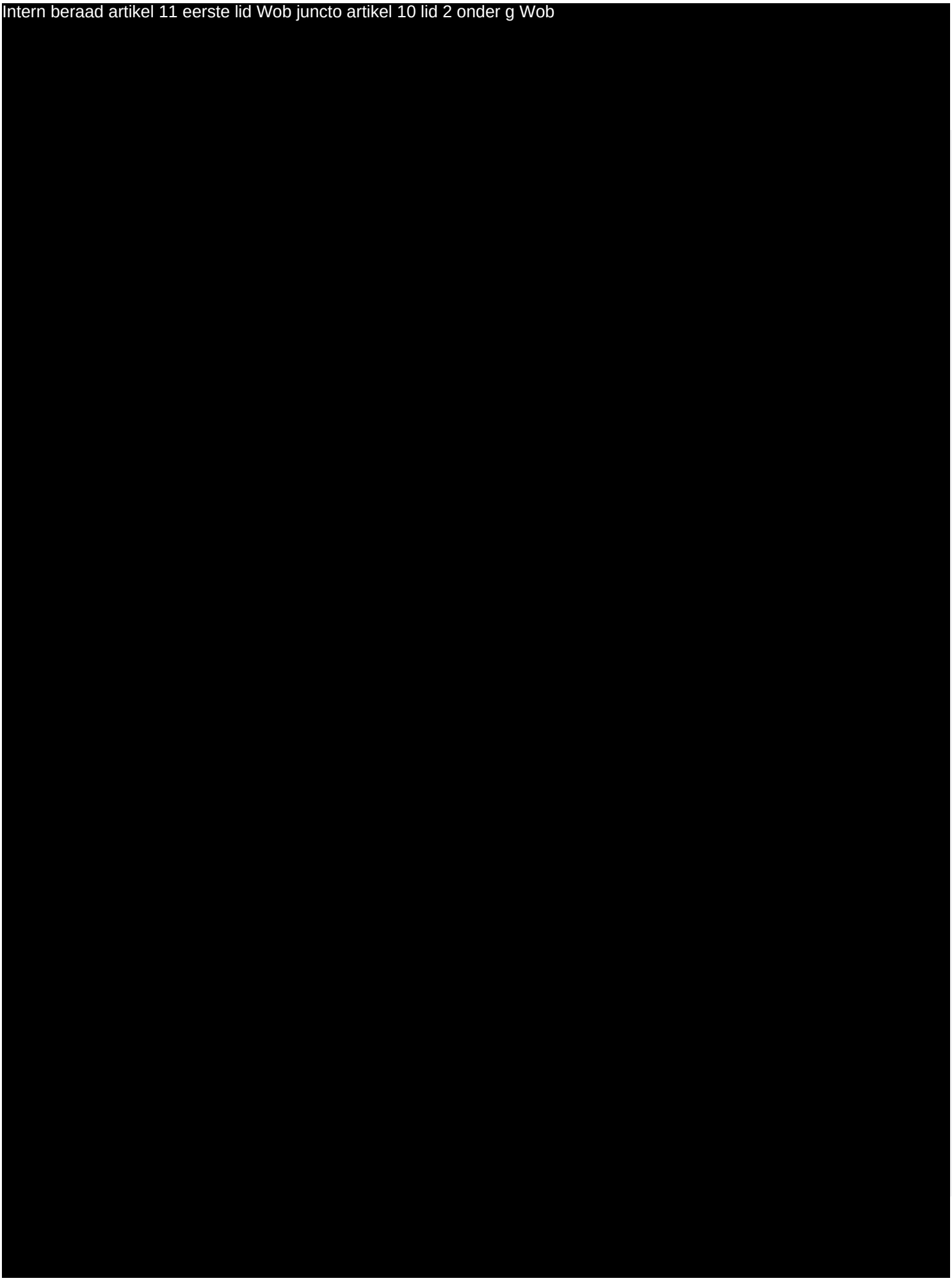
De inzet van eigen capaciteit van medewerkers van de opdrachtgevers vindt plaats [redacted] Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob. [redacted]

6. Bestuurlijke informatie

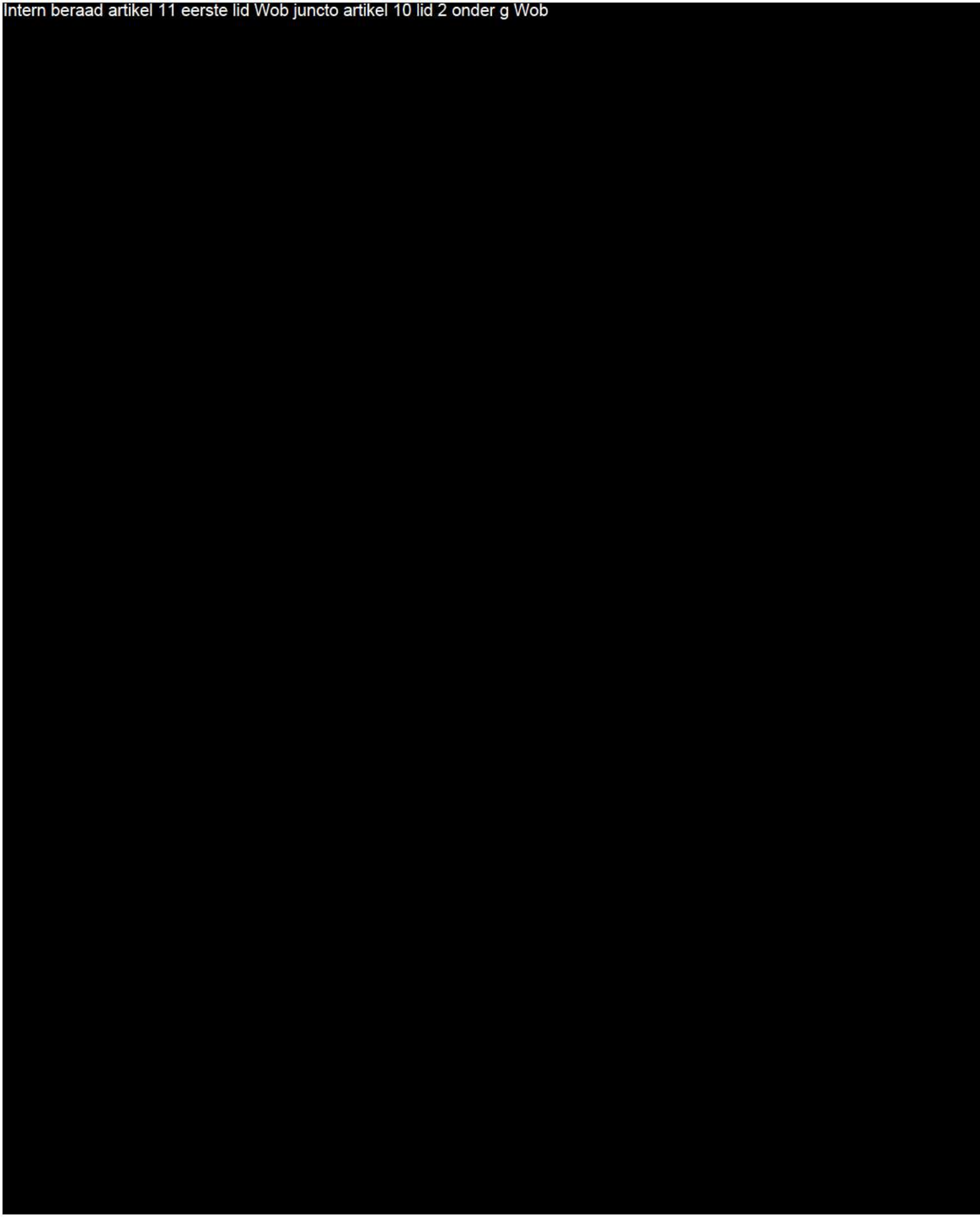
De bedoeling is om raden/PS/2de Kamer en besturen van de zes opdrachtgevers voldoende tussentijds over de voortgang van de Verkenning te informeren.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

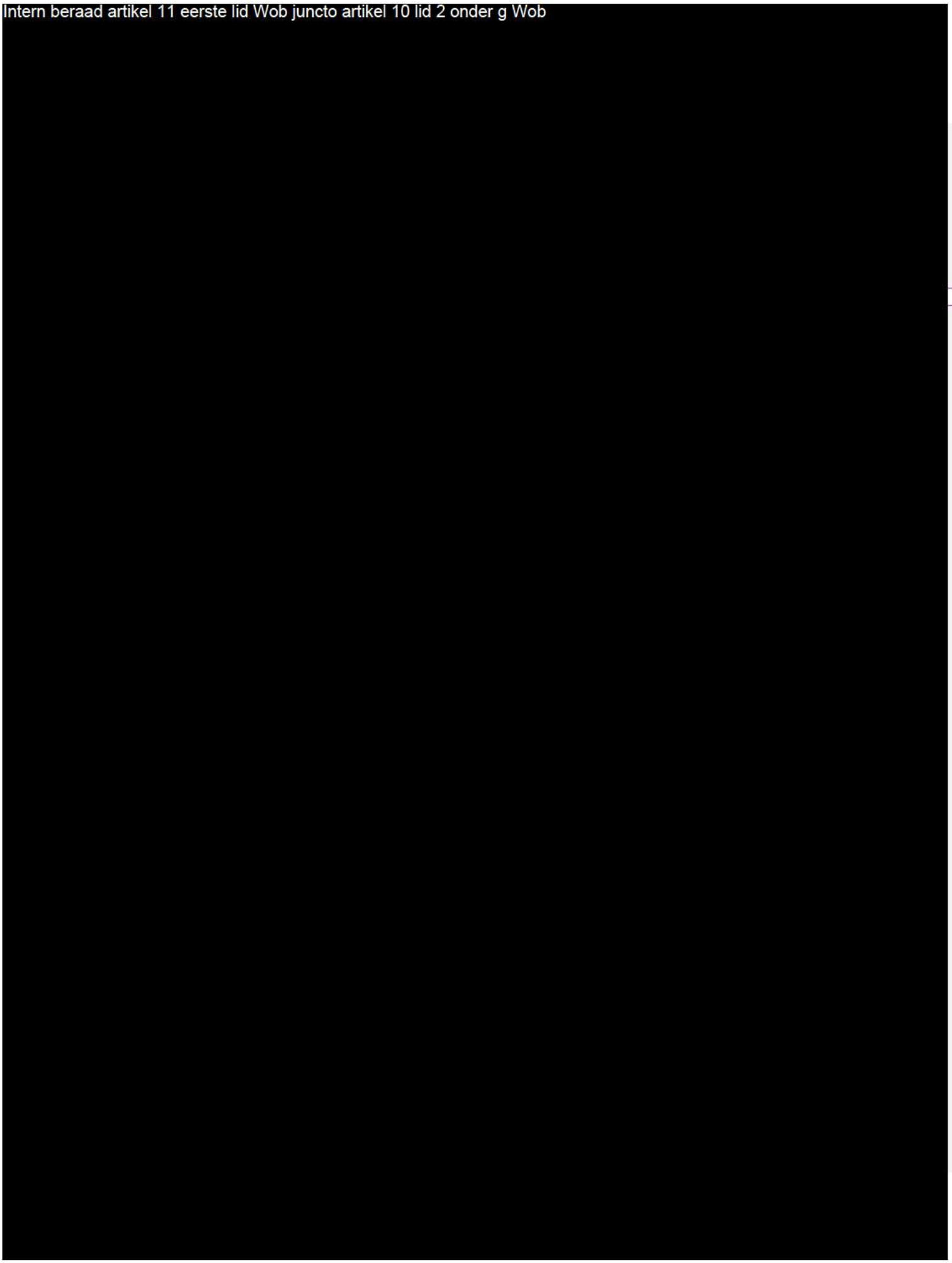



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

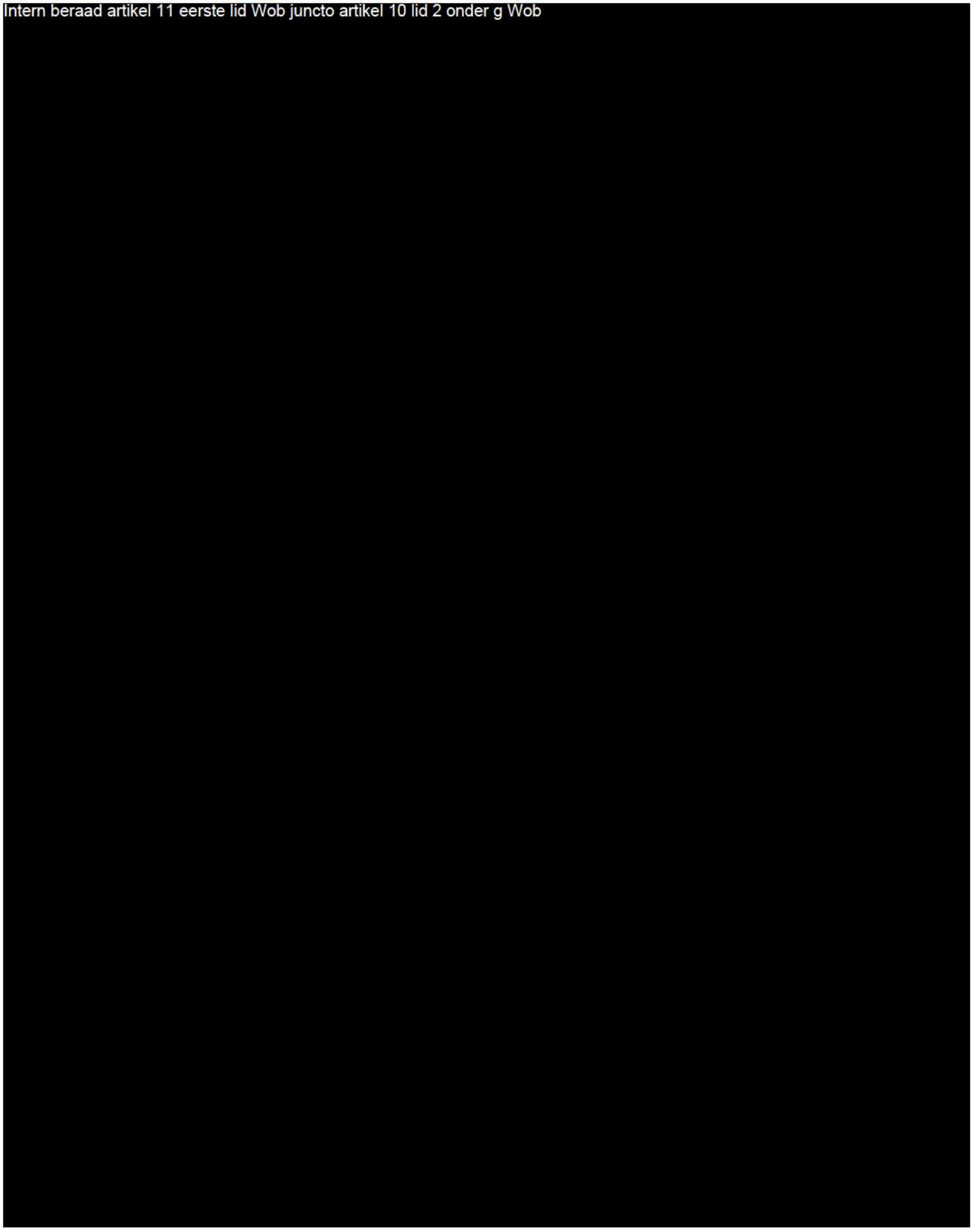
concept


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

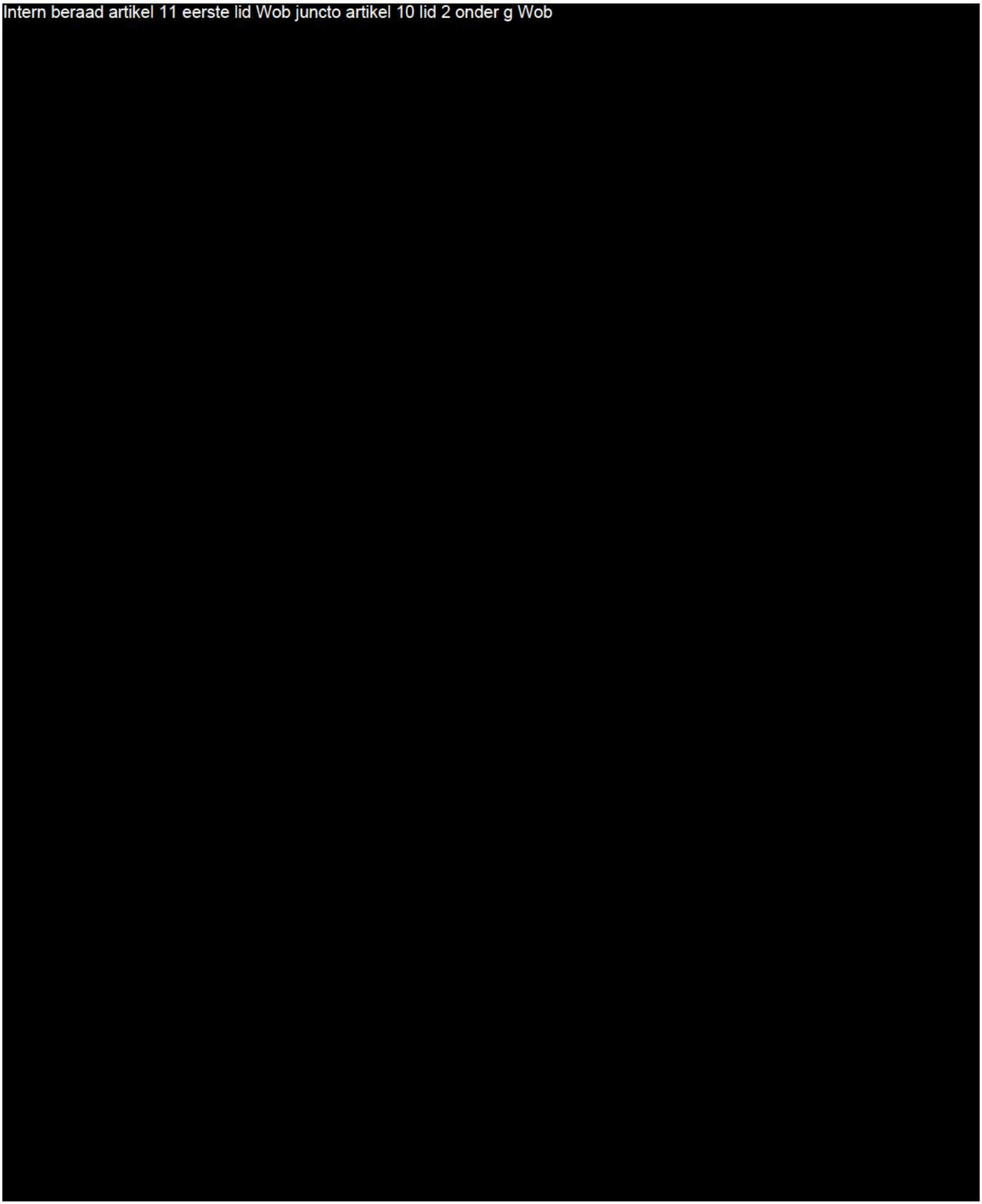
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



concept


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Gebiedsgerichte MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst

Rijk en regio stellen ten behoeve van besluitvorming in het BO MIRT dec 2017/jan 2018 samen de startbeslissing op voor een gebiedsgerichte MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst. Deze MIRT-verkenning is gericht op de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst (zodanig dat de bereikbaarheid van Den Haag gewaarborgd blijft), de versnelling OV Den Haag en de oplossing van de NMCA-knelpunten in het Haagse OV. Mogelijke maatregelen worden afgewogen op de doelstellingen van het Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, zoals versterking van de agglomeratiekracht, stedelijke leefbaarheid en mobiliteitstransitie. Daarnaast worden de effecten van de mogelijke maatregelen in beeld gebracht voor wat betreft de verkeersdruk op nabijgelegen gedeeltes van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. In het kader van deze MIRT-verkenning worden in elk geval (de effecten van) twee structurerende mobiliteitsingrepen onderzocht: een HOV-ontsluiting CID-Binckhorst en aanpassing aan de Schenkverbinding.

De ontwikkeling van het gebied CID-Binckhorst is een belangrijke opgave voor de nieuwe economie in de Zuidelijke Randstad, met significantie voor heel Nederland. De komende decennia ontwikkelt deze REOS-toplocatie zich tot een hoogstedelijk gemengd woon- en werkgebied. Groei door verdichting [redacted] bedrijvigheid, 25.000 nieuwe woningen en 18.000 nieuwe werkplekken), concentratie van kennisintensieve activiteiten en een stedelijke mobiliteitstransitie dragen bij aan de noodzakelijke versterking van de metropolitane agglomeratiekracht, nationale concurrentiekracht en noodzakelijke verduurzaming van de mobiliteit (zowel gericht op CO2-emissiereductie als op het oplossen van knelpunten in de luchtkwaliteit). Deze ontwikkeling vraagt om een aanpak waarbij de stedelijke verdichting en leefkwaliteit samengaan met de noodzakelijke mobiliteitstransitie en het oplossen van meerdere mobiliteitsopgaven (waaronder NMCA-knelpunt verwachte capaciteitstekorten in het Haags OV).

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag heeft laten zien dat een stedelijke verdichtingsoperatie in een dergelijk centrumgebied geen verdere toename van de automobiliteit toelaat. Conclusie van het MIRT-onderzoek is dat de ontwikkeling van het CID en de transitie van de Binckhorst, naast intensivering van lopen en fietsen, vraagt om een schaalsprong in het Haagse en regionale openbaar vervoer, in combinatie met een andere organisatie van de autostromen in dit deel van de stad (Schenkverbinding).

Op termijn is een hoogwaardige OV-ontsluiting op de relatie CS- CID-Binckhorst-Voorburg een belangrijke opgave. Dit draagt niet alleen bij aan de gewenste agglomeratiekracht, maar versnelt ook de gebiedsontwikkeling in dit belangrijke gebied en draagt bij aan oplossing van (NMCA) capaciteitsknelpunten op het centrale delen van het OV-netwerk. Op kortere termijn is te denken aan ‘last mile’ oplossingen naar de drie Intercity-stations.

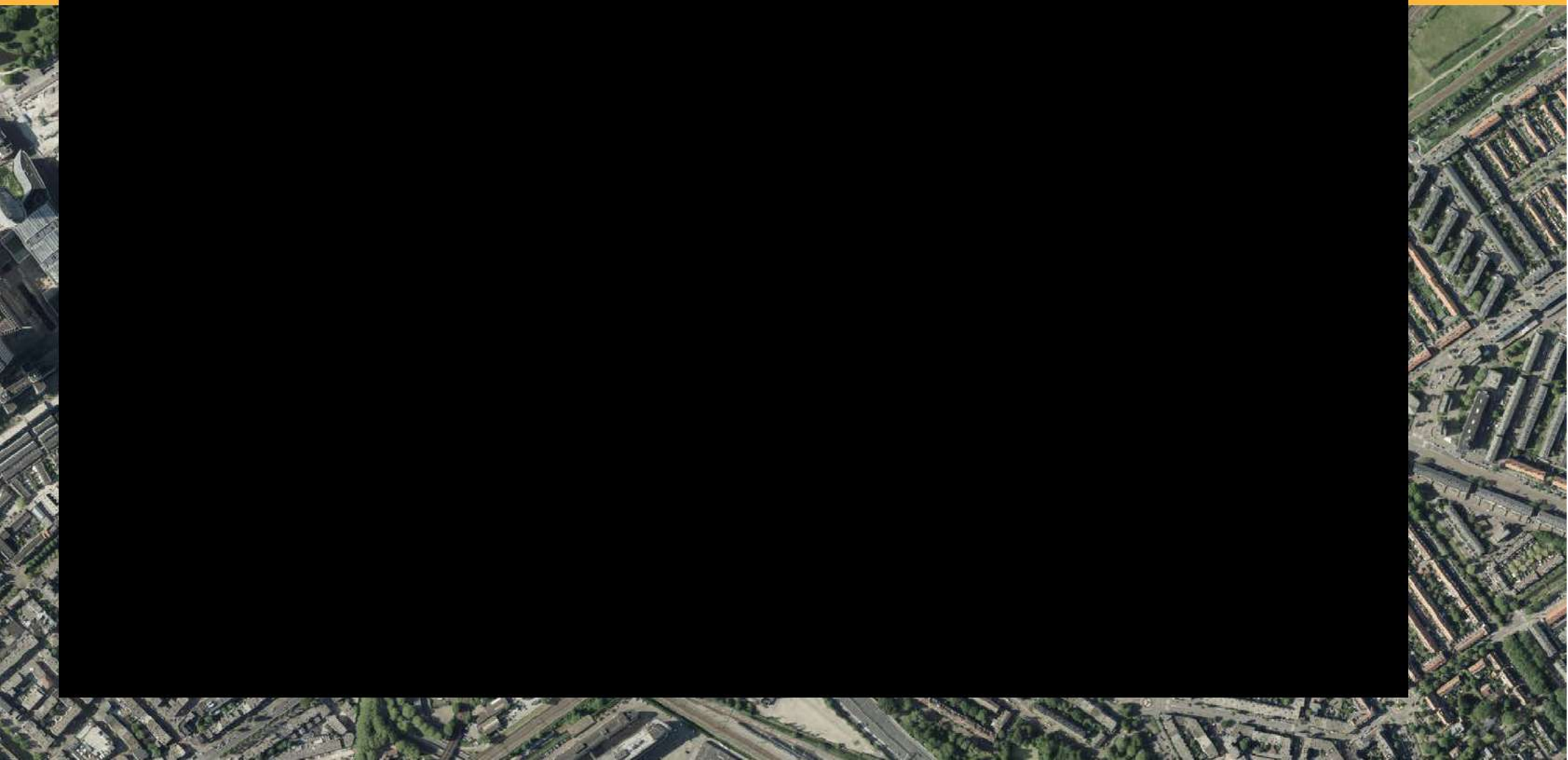
De huidige Schenkverbinding verbindt de A12 met het centrum van Den Haag (Rijswijkseplein). Een aanpassing past in diverse opgaven en dient meerdere doelen. Dit creëert belangrijke randvoorwaarden voor de stedelijke verdichting in het CID-gebied: bijvoorbeeld het opheffen van barrièrewerking in het CID, het verhogen van de verblijfskwaliteit en versterken van de functie van fietsen en lopen (aanjagen van de mobiliteitstransitie in Den Haag). Een nieuwe Schenkverbinding is voorts essentieel voor de genoemde HOV-ontsluiting. Voorts ontstaan mogelijkheden om de functie van de centrumring te versterken en onnodig autoverkeer uit het centrum te weren. De vernieuwing van de Schenkverbinding vergroot bovendien de robuustheid en betrouwbaarheid van het verbindend netwerk tussen rijkswegen en stedelijke wegen, wat ook in het MIRT-onderzoek is aangetoond, en draagt daarmee bij aan oplossing van (potentiële) HWN/OWN-knelpunten.

Den Haag

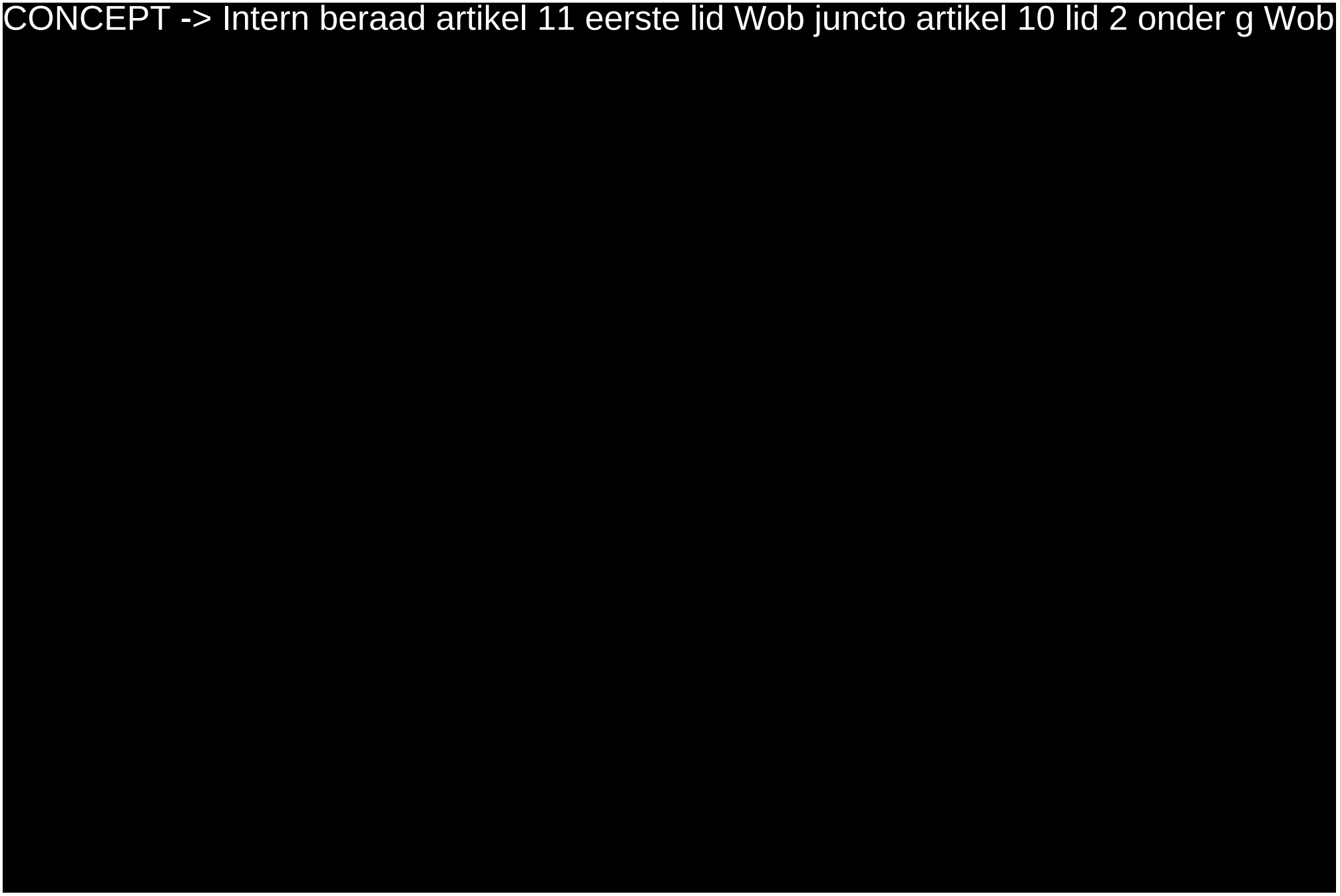
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

mber 2018



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Leiden

te

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

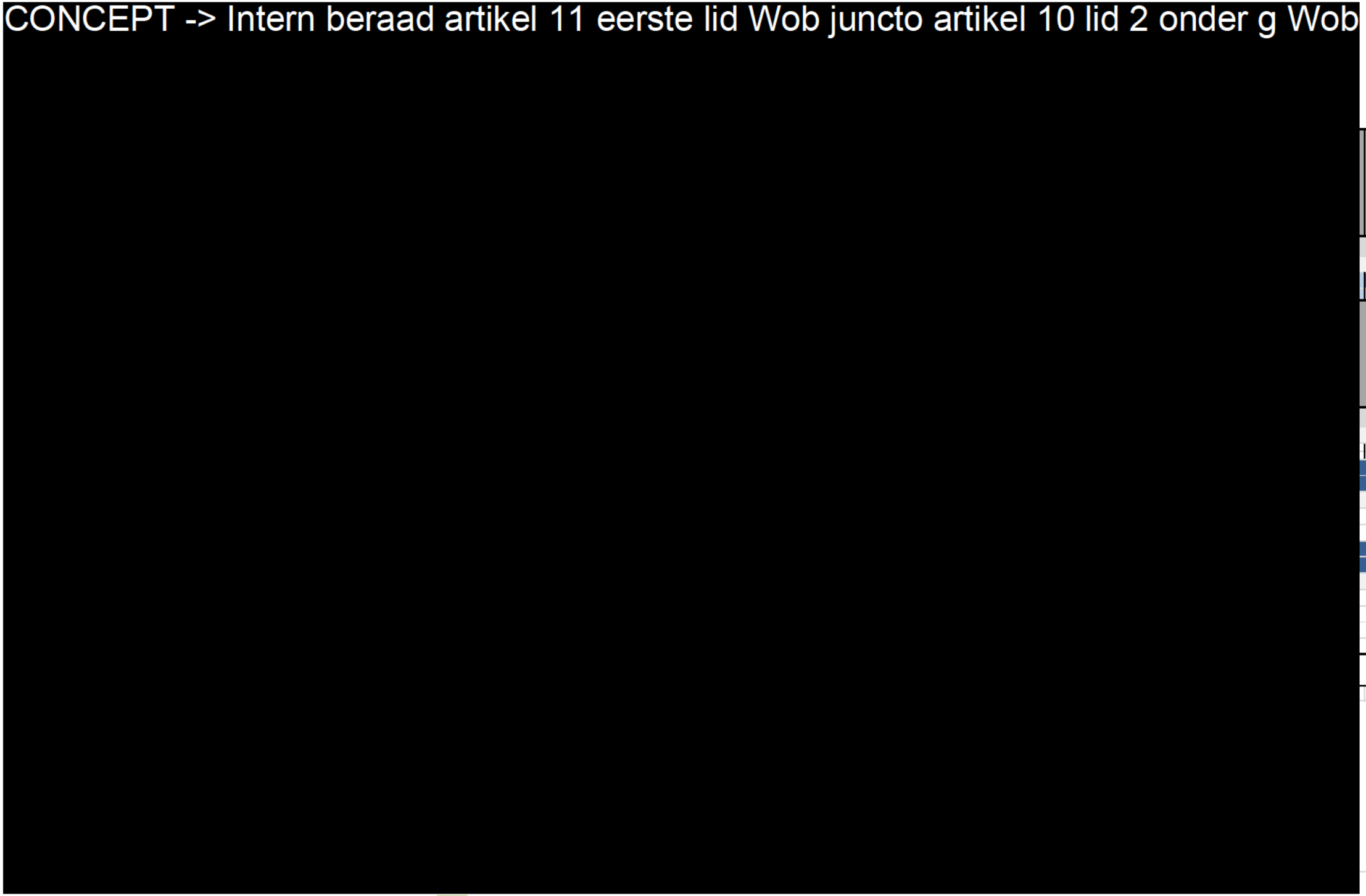
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob


CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

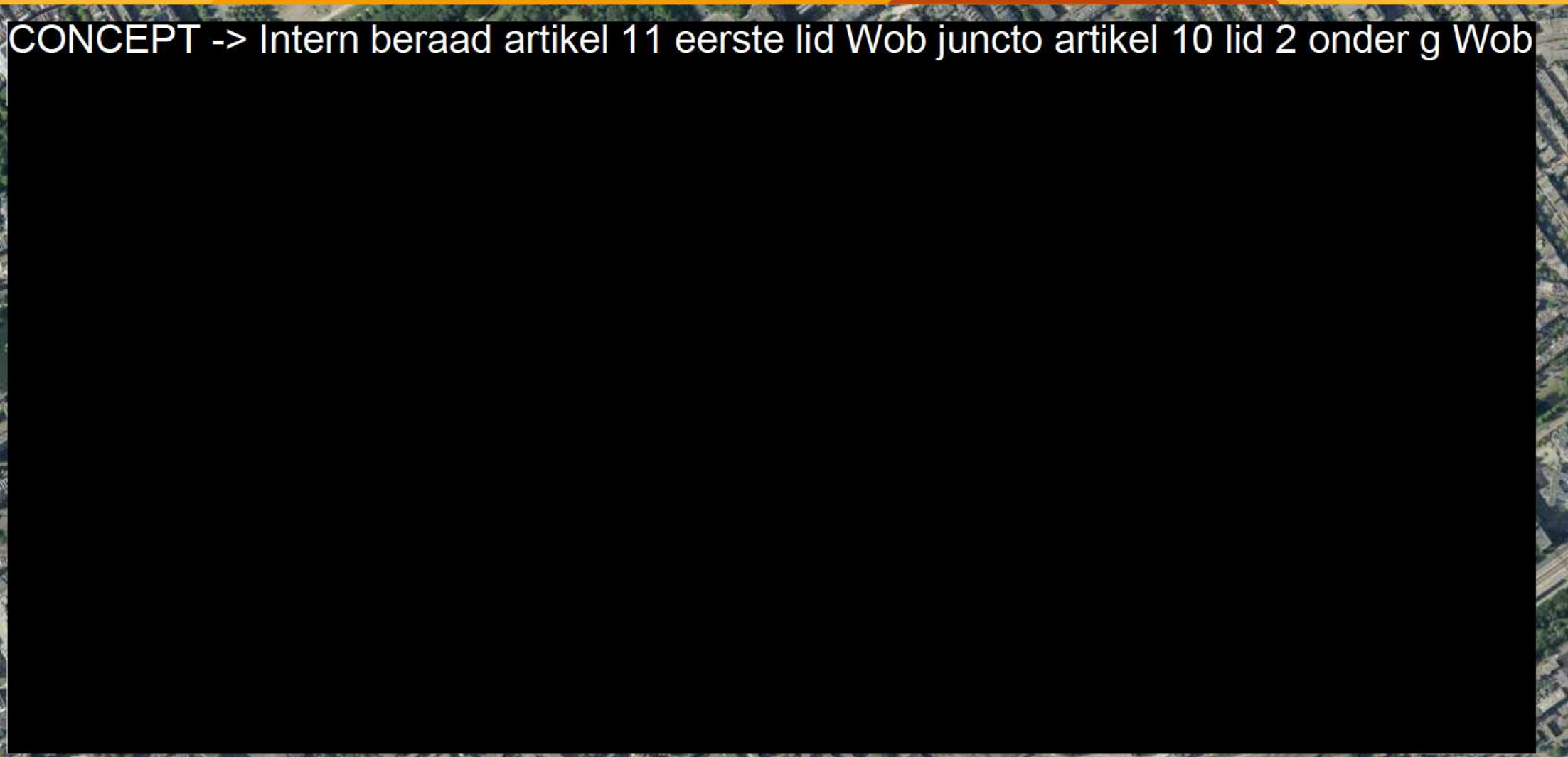
Den Haag

Concept

Gebiedsagenda
Overkluizing Utrechtsebaan (A12) / CS Oost

22 november 2018

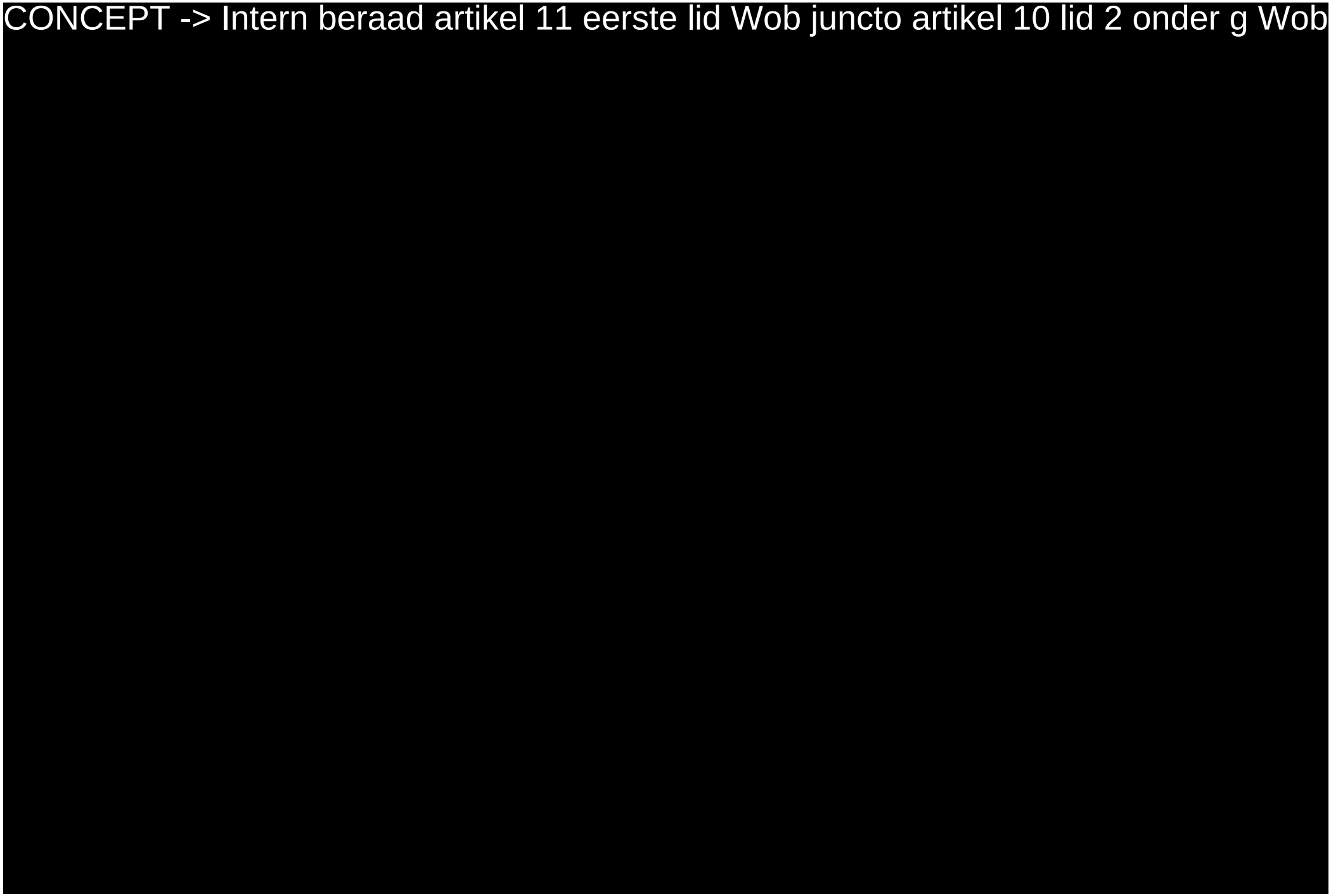
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob


CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

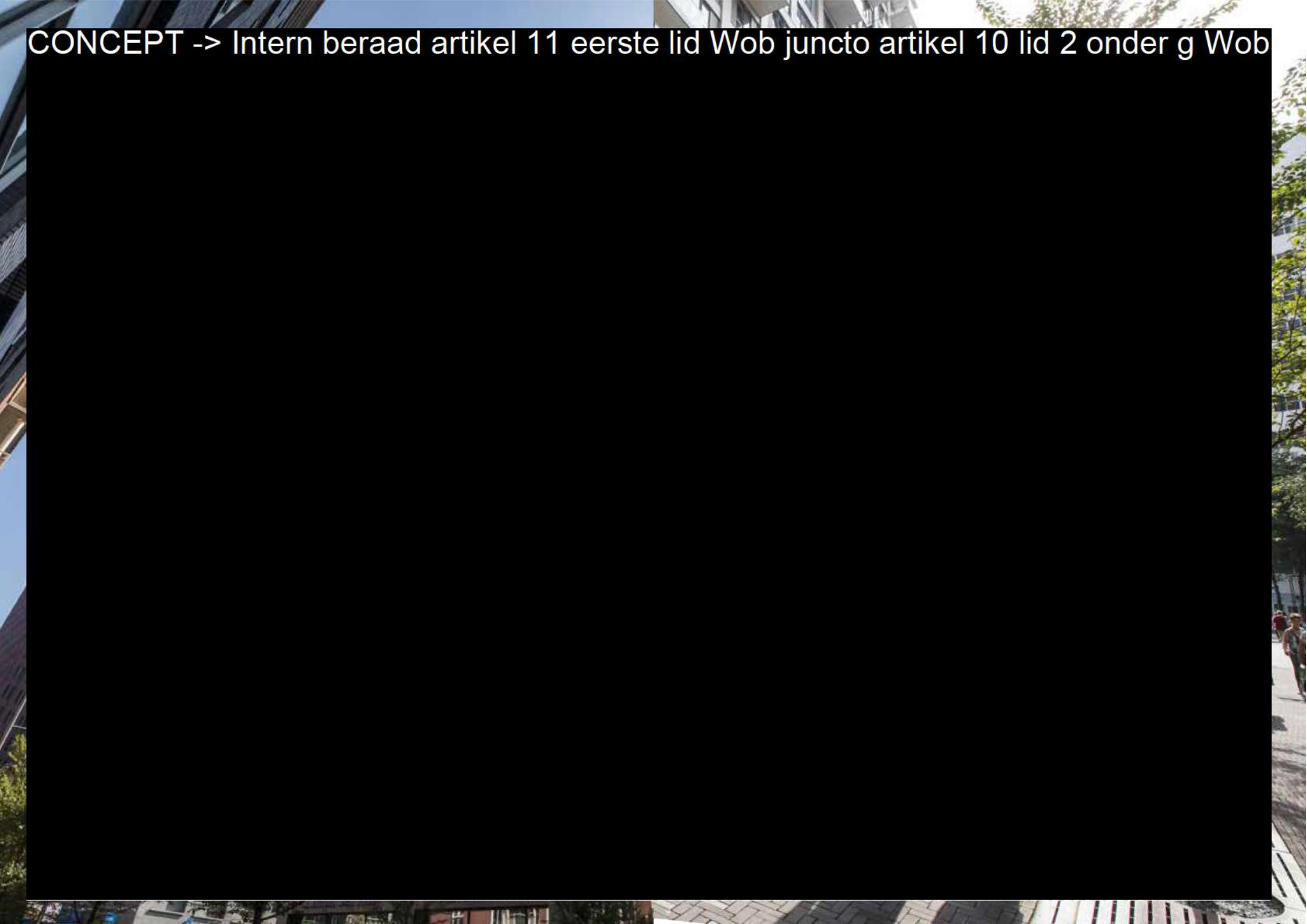
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

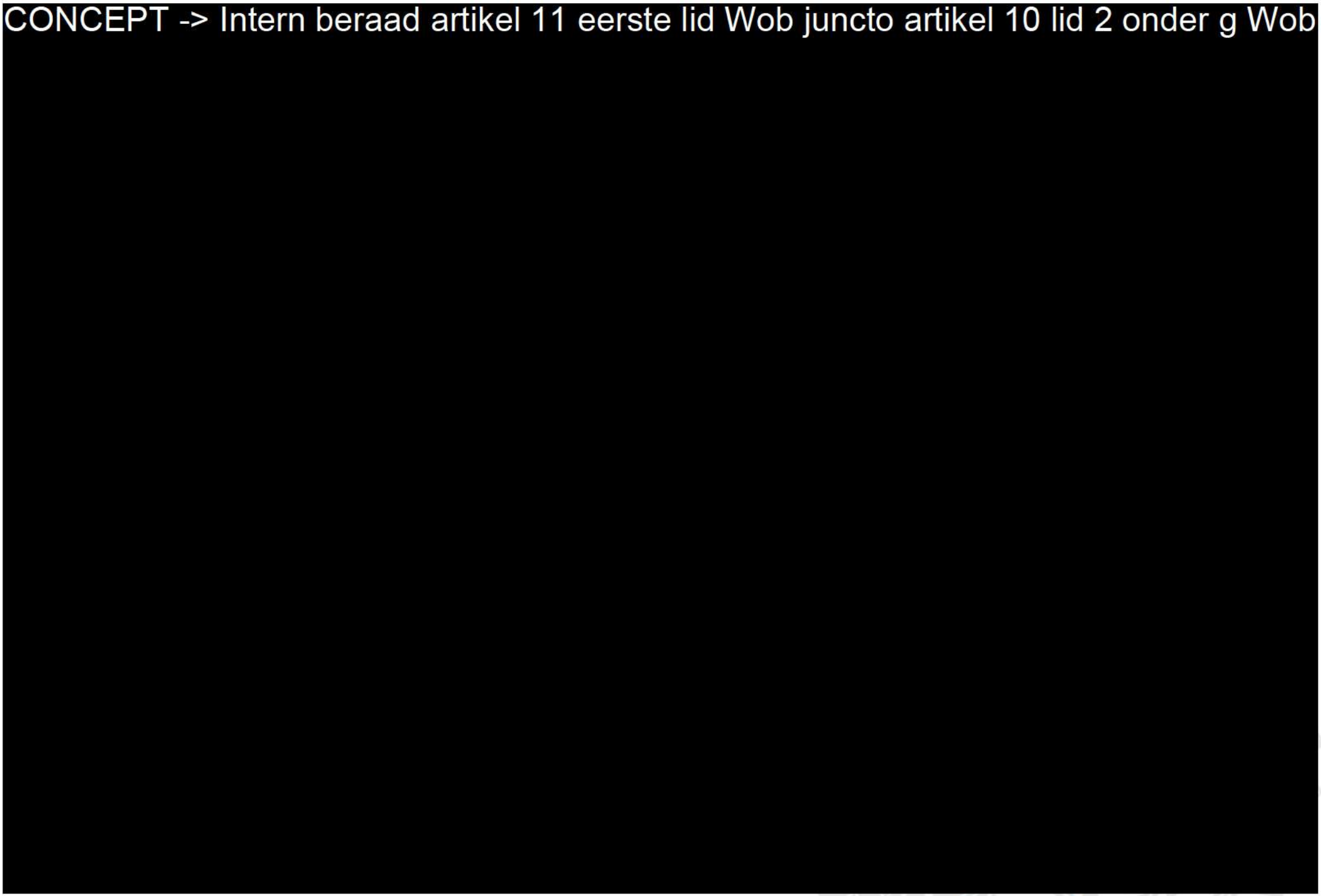
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



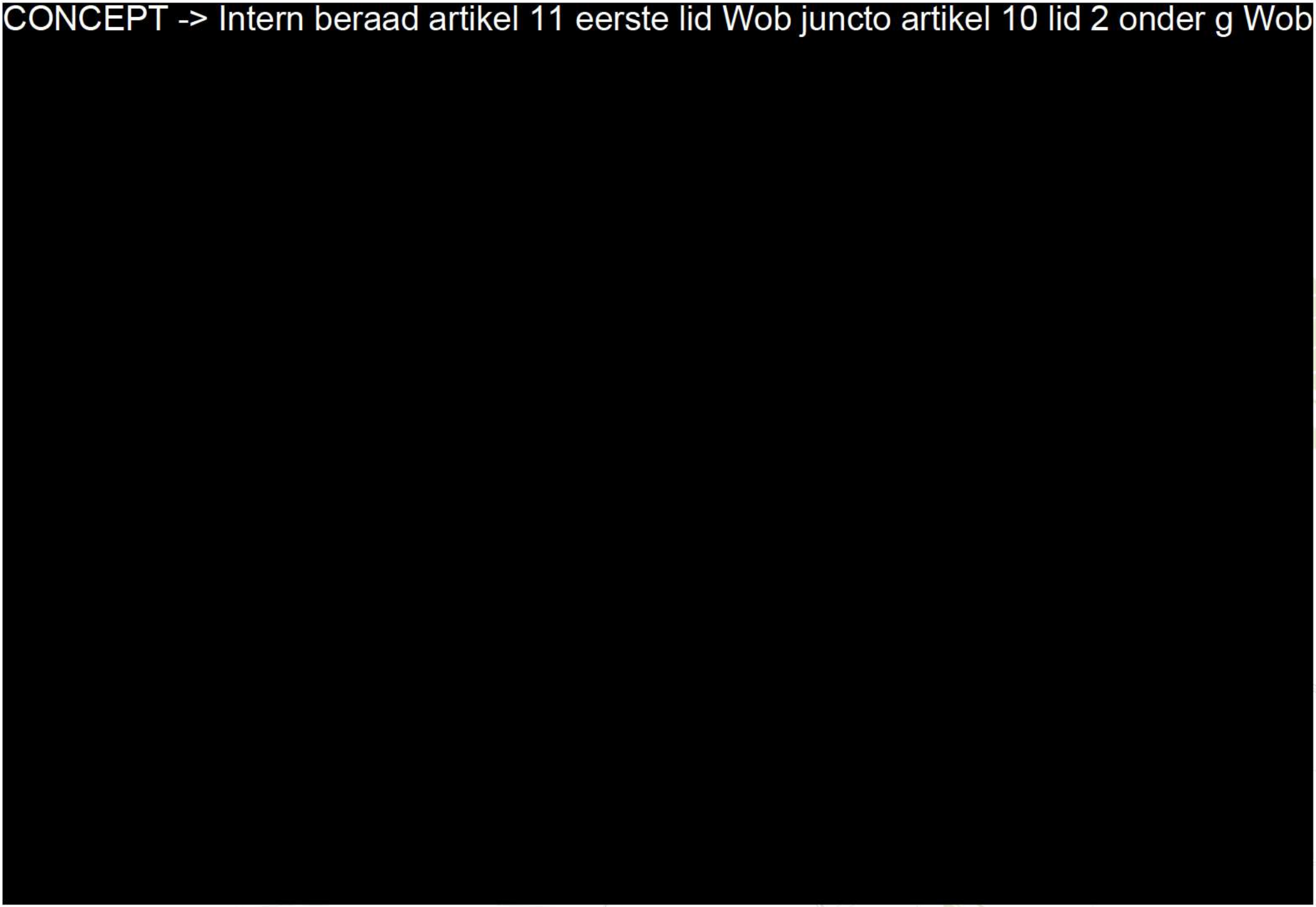
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

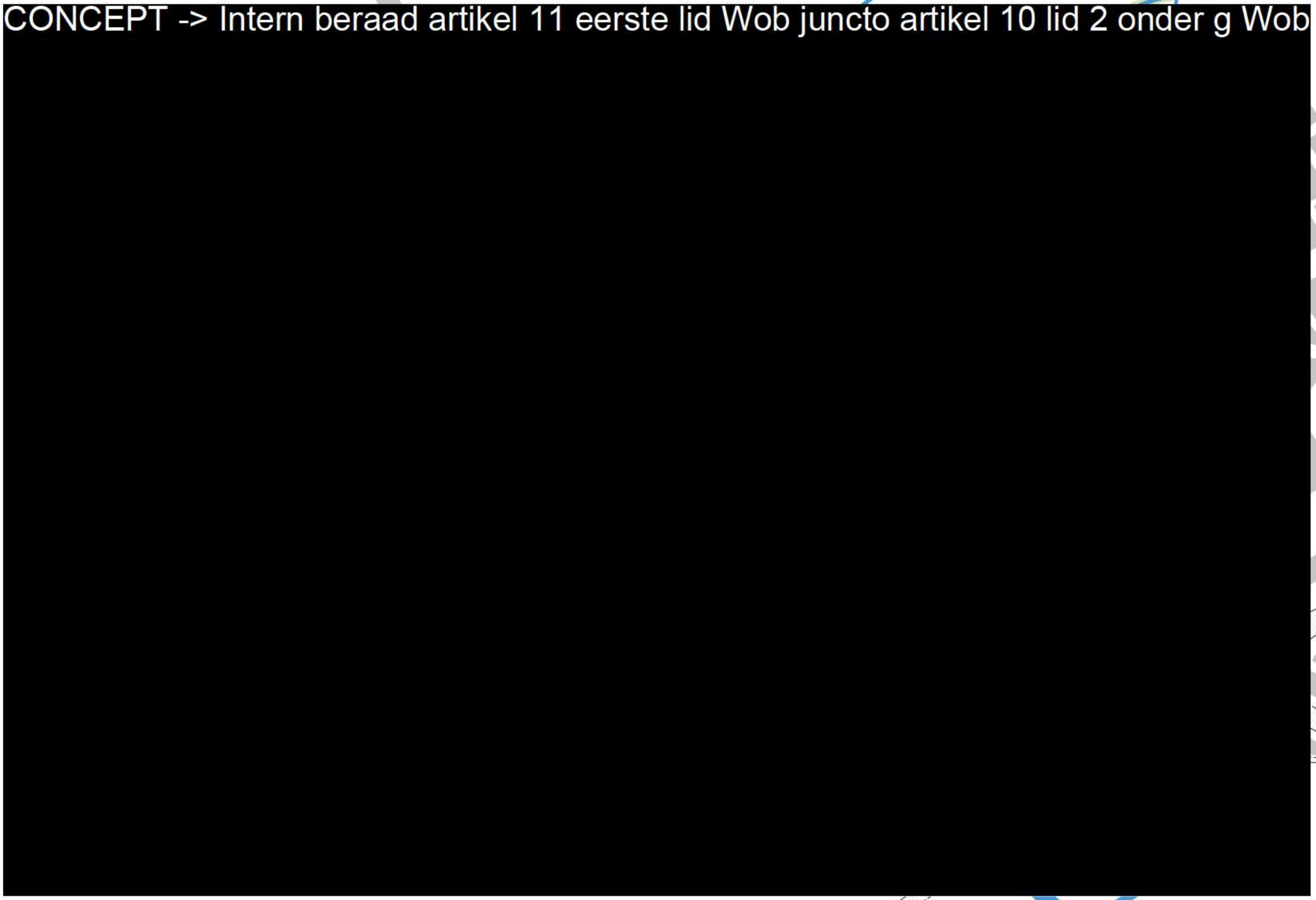
[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Den Haag

Gebiedsagenda HS / Laakhavens

november 2018

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Openbare ruimte Openbare ruimte

Investeringen Openbare ruimte

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

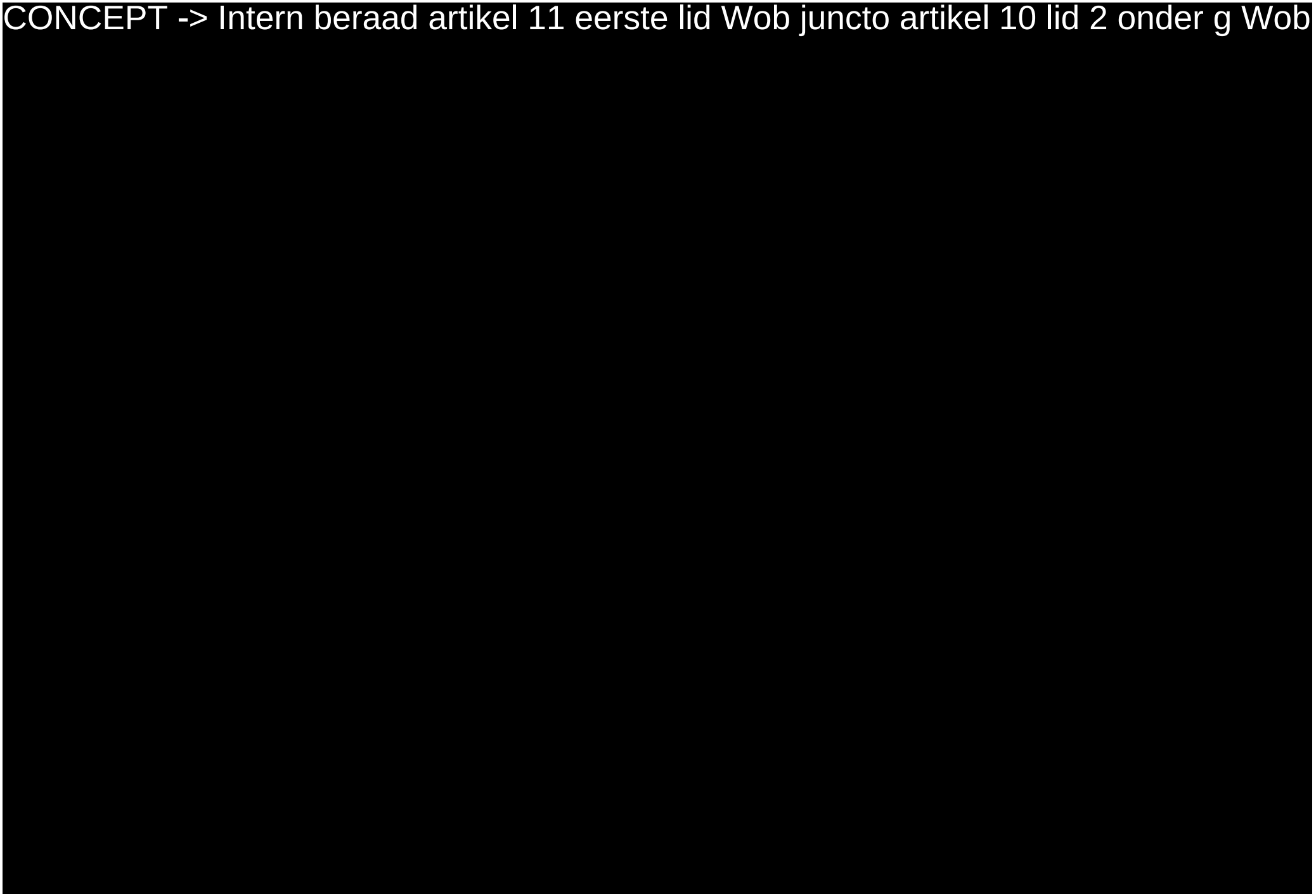
44

40.000

Openbare ruimte

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob


CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Gebiedsuitwerking Binckhorst-CID: Redeneerlijnen naar een Startbesluit

Concept BO MIRT besluit
Rijk en regio stellen ten behoeve van besluitvorming in het BO MIRT dec 2017/jan 2018 samen de startbeslissing op voor een gebiedsgerichte MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst. Deze MIRT-verkenning is gericht op de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst (zodanig dat de bereikbaarheid van Den Haag gewaarborgd blijft), de versnelling OV Den Haag en de oplossing van de NMCA-knelpunten in het Haagse OV. Mogelijke maatregelen worden afgewogen op de doelstellingen van het Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, zoals versterking van de agglomeratiekracht, stedelijke leefbaarheid en mobiliteitstransitie. Daarnaast worden de effecten van de mogelijke maatregelen in beeld gebracht voor wat betreft de verkeersdruk op nabijgelegen gedeeltes van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. In het kader van deze MIRT-verkenning worden in elk geval (de effecten van) twee structurerende mobiliteitsingrepen onderzocht: een HOV-ontsluiting CID-Binckhorst en aanpassing aan de Schenkverbinding.

Inleiding

Deze notitie is een eerste aanzet tot de startbeslissing voor een MIRT-verkenning, als onderdeel van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH). Rijk en regio zijn voornemens om in 2018 voor het gebied Central Innovation District-Binckhorst een gezamenlijke gebiedsverkenning te starten, conform de MIRT-richtlijnen. In deze notitie worden hiervoor de denklijnen en argumentatie geschetst. Dit sluit aan op de ambities en doelstellingen van het Programmaplan dat door het Bestuurlijk Overleg MIRT zal worden vastgesteld. Het gaat om de volgende doelen:

- Verbetering van de duurzame bereikbaarheid in en van de regio Rotterdam – Den Haag;
- Sterke economie, aantrekkelijk leefmilieu en kansen voor mensen in de regio Rotterdam – Den Haag;
- Versterking van de netwerkkracht van de regio Rotterdam – Den Haag.

Stad in Transitie

Den Haag is in transitie en zoekt naar meer ruimte in de stad. De bevolkingsomvang is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Na jarenlange stagnatie groeit de economie, die een te eenzijdige oriëntatie op de overheid kende, ook weer. De bevolkingsgroei zal zich de komende decennia doorzetten met meer dan 4.000 inwoners per jaar. Daarom houdt Den Haag tot het jaar 2040 rekening met de bouw van 50.000 nieuwe woningen in de stad en is een navenante werkgelegenheidsgroei noodzakelijk. In de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS) is het Haagse Central Innovation District (CID) aangemerkt als prioritaire toplocatie voor de nationale economie. Er dient te worden geïnvesteerd in concurrentiekracht, innovatievermogen en versterking van de agglomeratiekracht. In het Haagse centrum gaat het daarbij vooral om verbinden en verdichten. En dan zodanig dat diverse wenselijke trends en ontwikkelingen gestimuleerd en gefaciliteerd worden:

- De woningbouwopgave wordt binnenstedelijk gerealiseerd met functiemenging (interactiemilieus);
- De economie wordt gestimuleerd door ruimte te geven aan startups en kleinschalige bedrijfslocaties;
- Er vindt een transitie plaats naar innovatieve bedrijvigheid in samenhang met kennishotspots/onderwijslocaties;

- De stad wordt leefbaarder en aantrekkelijker en biedt kansen aan alle bewoners en bezoekers; o.a. door een mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en OV en minder doorgaand autoverkeer.
- De wijze van verdichting draagt bij aan meer duurzaamheid en klimaatbestendigheid.

Het gebied CID-Binckhorst is globaal het gebied tussen en rondom de drie Haagse intercitystations, aansluitend op het bestaande kantorencluster, inclusief het gehele transitiegebied Binckhorst. Het is de plek waar Den Haag zich opnieuw gaat uitvinden als innovatieve kennisstad en economische motor voor de regio Rotterdam – Den Haag. In de komende decennia zal dit gebied verkleuren van een verzameling "werkeilanden", doorsneden met zware bundels infrastructuur, naar een hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied op een optimale locatie[1]. Naast nieuwe bedrijvigheid kunnen hier maximaal 25.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd en 18.000 nieuwe werkplekken. Deze verdichting gaat samen met het versterken van kennis en innovatie. Het gebied huisvest momenteel al de grootste concentratie aan kennisintensieve activiteiten in Nederland (BVR, 2016). Een verdere versterking van dit interactiemilieu moet leiden tot een groei van deze activiteiten, de daarmee samenhangende werkgelegenheid en een betere concurrentiepositie van de stad Den Haag in haar (inter)nationale netwerk.

Significantie

Het CID-Binckhorst is, samen met de bijzondere vestigingslocaties van internationale organisaties en instellingen, cruciaal voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio en van Nederland. Vandaar dat het Kabinet de ontwikkeling van het CID ook in de REOS heeft opgenomen als één van de nationale toplocaties voor ruimtelijk-economische innovatie en transformatie. Binnenstedelijke verdichting is op nationaal en regionaal niveau aangemerkt als de meest duurzame manier van ruimtelijk-economische ontwikkeling, omdat het open landschap daardoor gehandhaafd kan blijven. Maar er zijn meer voordelen. Levendige interactiemilieus zijn dé woonomgevingen voor belangrijke doelgroepen, die we anders niet goed in onze steden kunnen behouden: hoogopgeleide professionals, expats, stedelijke gezinnen en andere kenniswerkers. Uit diverse onderzoeken blijkt dat er vooral onder deze doelgroepen een stijgende vraag is naar (centrum)stedelijke woonmilieus. Stedelijke verdichting en versterking van centrum-stedelijk wonen zijn een krachtig middel om het vestigingsklimaat te versterken. Tegelijkertijd biedt dit het voordeel van een betere benutting van dure en hoogwaardige OV-infrastructuur, en draagt het bij aan meer duurzaamheid en klimaatadaptatie. Daarmee biedt het mede een goed perspectief voor het bereiken van bijvoorbeeld de Parijs-doelstellingen en de recentelijke uitspraak in de door Milieudefensie aangespannen rechtszaak over luchtkwaliteit. In een hoogstedelijke omgeving is het veel beter mogelijk om energiezuinig te bouwen en zijn de reisafstanden relatief kort, waardoor autobezit minder essentieel wordt en actieve / duurzame vervoerswijzen worden ondersteund: in aansluiting op het belang van een stedelijke mobiliteitstransitie zoals geconcludeerd in het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Deze voordelen ontstijgen het stedelijke niveau en spelen nadrukkelijk op metropolitaan niveau.

[1] Volgens het OESO-onderzoek wordt de grootste bijdrage aan de agglomeratiekracht geleverd door ruimtelijke bundeling en connectiviteit. Ook het MIRT onderzoek BRDH concludeert dat bundelen rond de oude lijn de meest efficiënte wijze van verstedelijken is.

Met maximaal 25.000 woningen is het CID-Binckhorst de grootste binnenstedelijke ontwikkelingslocatie op de Kennisas Dordrecht – Rotterdam – Delft – Den Haag – Leiden. 18.000 nieuwe banen zorgen in aanvulling voor een modern functiegemengd gebied. Niet voor niets is het bundelen van ruimtelijke verdichting langs de 'Oude Lijn' één van de hoofdpunten in het toekomstbeeld in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.

Opgaven mobiliteit

Om de ontwikkeling en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het CID-Binckhorst mogelijk te maken, zijn **structurerende ruimtelijke interventies** nodig. Deze richten zich op de mobiliteits-opgaven, die met de verdichting gepaard gaan. Centraal staat dat deze mobiliteitsopgaven op een dusdanige manier worden opgelost dat ze verdichting mogelijk maken, bijdragen aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, en de leefbaarheid in het gebied verbeteren.

Geconstateerd is dat groei van mobiliteit op een kleine ruimte, die bovendien verder verdicht wordt, geen verdere toename van de automobiliteit toelaat. Dit geldt voor het rijks- en stedelijke wegennet en in het bijzonder de verbindingen daartussen. **Conclusie: de ontwikkeling van het CID en de transitie van de Binckhorst vragen om een specifiek mobiliteitspakket dat aansluit op de stedelijke mobiliteitstransitie. Naast intensivering van lopen en fietsen gaat het om een schaalsprong in het Haagse/regionale openbaar vervoer, in combinatie met een andere organisatie van de autostromen in dit deel van de stad.**

De groei van het aantal OV-reizigers in de afgelopen jaren, en de verwachte groei als gevolg van de forse stedelijke bouwopgave, leiden tot de conclusie dat het huidige Haagse OV-systeem op middellange en lange termijn niet meer toereikend zal zijn. Centrale delen van het OV-netwerk hebben, ook volgens de NMCA, onvoldoende capaciteit om de reizigersgroei aan te kunnen. Daarnaast sluit het huidige OV-netwerk onvoldoende aan op een grotere metropolitane samenhang (agglomeratiekracht). Er dient geïnvesteerd te worden in de aanhaking op de 'verstedelijkingsbackbone', zoals ook al in het kader van het MIRT-onderzoek BRDH is geconcludeerd. Het huidige systeem is vooral geschikt voor verplaatsingen op het schaalniveau van de agglomeratie. Een grotere agglomeratiekracht, ambitie in onder andere het OESO-rapport, het MIRT-onderzoek en het Gebiedsprogramma Bereikbaarheid, kan tot stand komen als grote concentraties van inwoners (arbeidspotentieel), arbeidsplaatsen en voorzieningen dichter bij elkaar worden gebracht: maximaal 45 minuten reistijd. Voor het Haagse OV-systeem betekent dit een opgave om de capaciteit, snelheid en de robuustheid van het OV te vergroten. Hiervoor zijn maatregelen op zowel de korte als de lange termijn noodzakelijk.

De verbinding Binckhorst – CS is in de NMCA 2017 als ernstig knelpunt onderkend voor 2030 en 2040[2]. Een hoogwaardige OV-ontsluiting van CID-Binckhorst is daarom één van de centrale opgaves voor de Schaalsprong OV. Vooral de Binckhorst wordt nu zeer matig door OV ontsloten. Door de centrale positie van het CID-gebied kan de ontsluiting van het gebied ook bijdragen aan een robuuster OV-netwerk en ontlasting van de capaciteitsknelpunten op de centrale delen van het Haagse OV-netwerk. Een eerste robuuste stap hiervoor is realisering van een **hoogwaardige OV-verbinding op de relatie CS – Binckhorst – station Voorburg.** In de toekomst kan er eventueel

[2] NMCA, Deelrapport BTM

doorkoppeling volgen tbv regionale relaties. Op de korte termijn is te denken aan ‘last mile’ oplossingen naar de drie Intercity-stations.

Om een hoogwaardige OV-verbinding op deze verbinding te kunnen realiseren zijn aanpassing van het Schenkviaduct en van de spoorviaducten in de Binckhorstlaan noodzakelijk.

Een structurerende opgave, die hiermee nauw samenhangt de **vernieuwing van de Schenkverbinding.** Het huidige Schenkviaduct verbindt de Utrechtsebaan (A12) met het centrumgebied van Den Haag. Deze route loopt dwars door de Rivierenbuurt naar het Rijswijkseplein. Daarmee staat het zuidelijk deel van het centrum zwaar onder druk van doorgaand autoverkeer.

Een nieuwe Schenkverbinding biedt de kans om een directe koppeling tussen de Schenkverbinding en de Haagse CentrumRing (bij de Binckhorstlaan) te realiseren. Hierdoor verdwijnt 30-50% autoverkeer uit het aangrenzende centrumgebied en worden de Rivierenbuurt, de Stationsbuurt en het Rijswijkseplein ontlast. In deze omgeving zal de luchtkwaliteit verbeteren, zodat verdere stedelijke verdichting mogelijk wordt. Tegelijkertijd wordt een belangrijk NMCA-knelpunt (OV verbinding HS-CS) ontlast. Door vermindering van de barrièrewerking zijn ook de stations HS, Centraal beter bereikbaar voor fietsers en voetgangers (last/first mile). Met de realisatie van een nieuwe Schenkverbinding kunnen de randvoorwaarden worden gecreëerd om het CID en de Binckhorst hoogwaardig op het regionale OV-netwerk aan te sluiten.

Omdat het voor de verdichtingsopgave ook noodzakelijk is om infrastructurele barrières binnen het CID weg te nemen en de deelgebieden onderling beter met elkaar te verbinden, wil Den Haag in het kader van de gebiedsontwikkeling verschillende vormen voor de nieuwe Schenkverbinding onderzoeken. Hiermee worden de randvoorwaarden voor verdere verdichting en economische ontwikkeling van dit strategisch zo belangrijke gebied binnen het invloedsgebied van de Oude Lijn verder ingevuld.

Voorts zal door deze ingreep de robuustheid van het verbindende netwerk tussen rijkswegen en stedelijke wegen aanzienlijk toenemen. Directe uitwisseling van verkeer tussen de Utrechtsebaan en de Rotterdamsebaan wordt mogelijk, waardoor de betrouwbaarheid van het totale wegenstelsel verder zal toenemen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het oplossen van een aantal potentiële knelpunten in deze verbindende structuur HWN-OWN. Aangemerkt wordt dat de Utrechtsebaan in 2030 hoog scoort met verlieskosten, ook na aanleg van de Rotterdamsebaan (NMCA 2017). Bovengenoemde betere uitwisseling tussen de ‘inprikkers’ – één van de effecten van een nieuwe Schenkverbinding – vermindert de kwetsbaarheid van dit systeem. Ook de forse ruimtelijke ontwikkeling in dit gebied maakt het naar verwachting nodig om te investeren, zodat het wegennet voldoende robuust blijft en terugslaand verkeer op de inprikkers niet leidt tot nieuwe knelpunten op de A4-passage gedurende de spitsuren.

Deze verdichting en economische versterking is een belangrijke programmatische invulling van de regionale en gemeentelijke wederkerigheid in het programma Bereikbaarheid Den Haag. De gemeente Den Haag heeft de afgelopen jaren al flink geïnvesteerd in dit gebied en zal dat ook samen met partners (ontwikkelaars, andere overheden) de komende jaren blijven doen om de aantrekkelijkheid te vergroten.

Samen kansen grijpen: het geheel is meer dan de som der delen

Het geheel van de nieuwe OV-ontsluiting CID-Binckhorst en Schenkverbinding is een robuuste stap op weg naar het geschetste perspectief van grootschalige stedelijke verdichting in dit groeigebied van nationale economische importantie.

Het geeft invulling aan meerdere (rijks)opgaven:

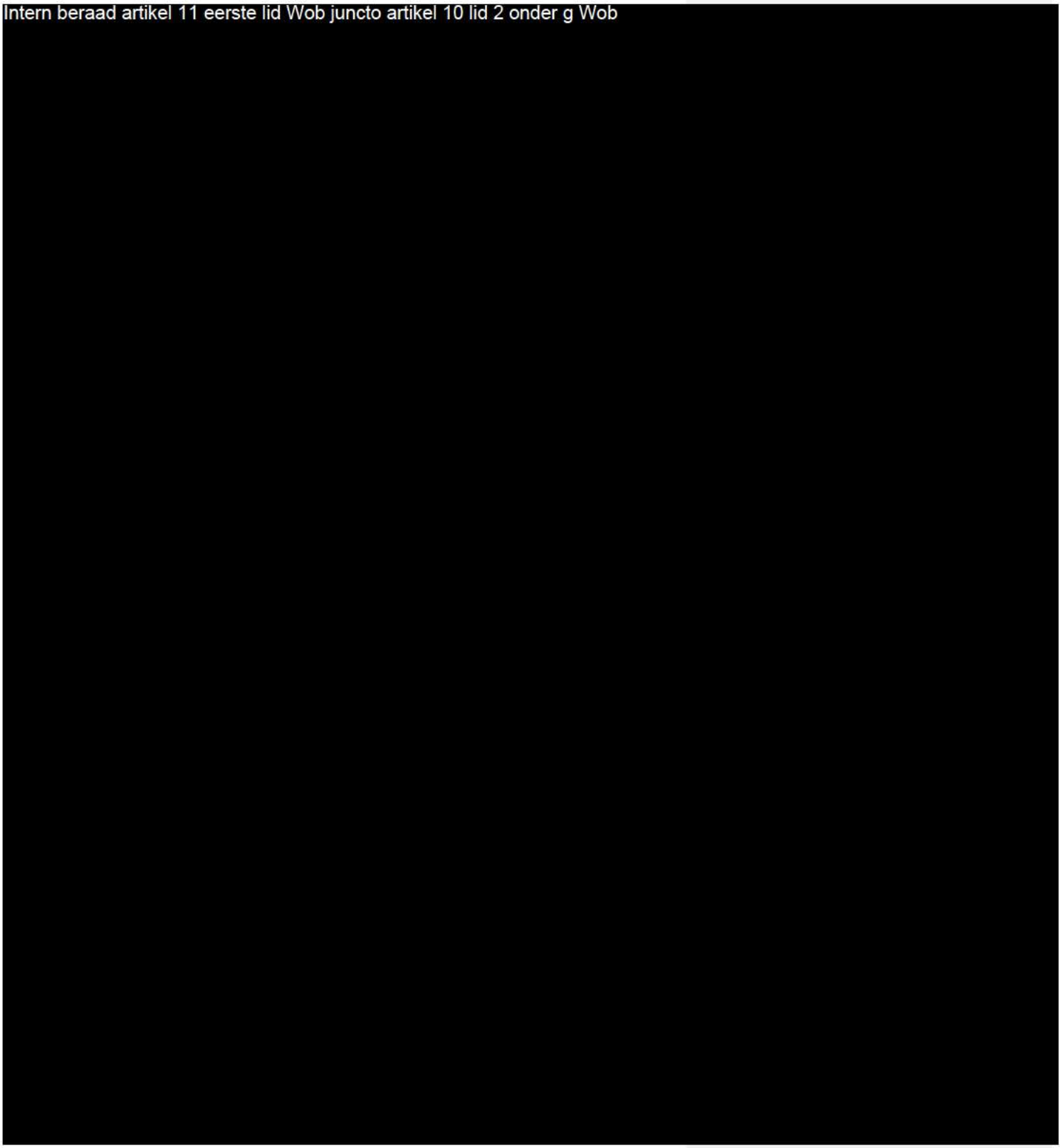
- Structuurversterking door een hoogstedelijke toplocatie CID met een (inter)nationale economische functie:
    - ondersteuning mobiliteitstransitie bij de TOD-ontwikkeling CID/Binckhorst;
    - verbeteren ontsluiting (H)OV en HWN/OWN;
    - verminderen barrièrewerking;
- Ruimte voor betere fiets- en loopverbindingen (o.a. last mile vanaf stations HS en Centraal).
- Oplossen NMCA-knelpunten binnenstedelijk OV: 30-50% minder autoverkeer op het Rijswijkseplein, waardoor ruimte ontstaat voor het openbaar vervoer tussen Den Haag HS en Centraal . Indien de OV-verbinding Binckhorst op termijn naar regionaal OV wordt doorgekoppeld, ontlast dit ook NMCA-knelpunten op andere delen van het regionale OV-netwerk.
- Er ontstaat een robuuste verkeersstructuur voor het autoverkeer. Niet alleen komt er een betere verbinding tussen het hoofdwegennet en de stedelijke hoofdwegenstructuur maar de Schenkverbinding biedt ook directe uitwisseling tussen de Utrechtsebaan en de Rotterdamsebaan, waarmee de robuustheid / betrouwbaarheid van het wegennet sterk verbetert. De Schenkverbinding maakt de centrumring compleet waardoor het veel makkelijker is om het autoverkeer om het centrum te leiden en het centrum autoluwer te maken (stedelijke mobiliteitstransitie).

Den Haag wil samen met rijk, provincie en regio flinke stappen voorwaarts zetten!

- Haagse opgaves: Stad in Transitie, Agenda Ruimte voor de Stad, Mobiliteitsagenda
- Metropolitane opgaves vanuit bv Roadmap Next Economy, Regionaal Investeringsprogramma, Verstedelijkingsalliantie, MIRT-Onderzoek BRDH
- Rijksopgaves; méér bereiken, REOS, duurzaamheid en klimaatbestendigheid
- Daarmee gezamenlijk bouwen aan duurzame bereikbaarheid voor een hoogstedelijke toplocatie

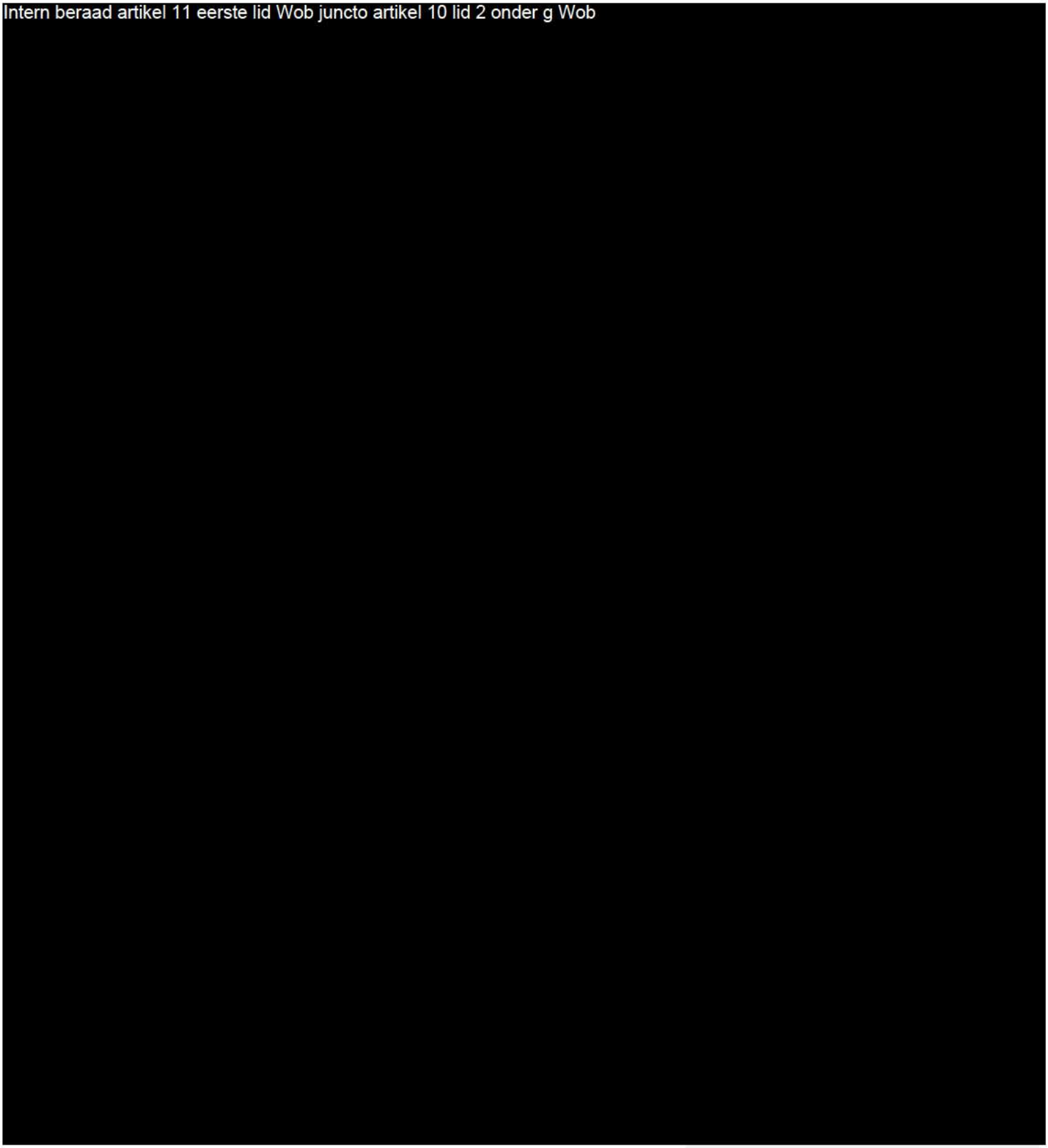
concept

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



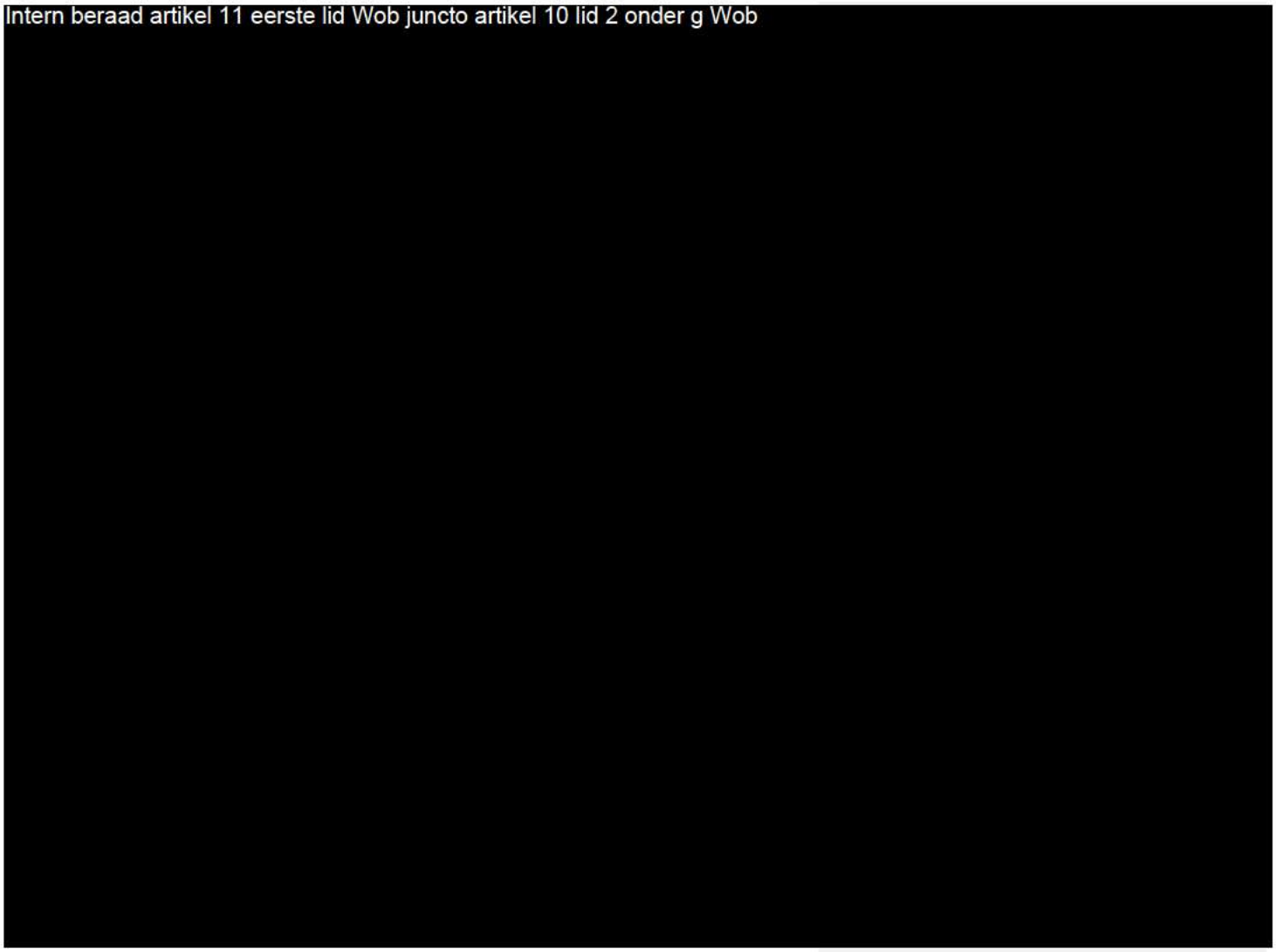
concept

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



concept

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



concept

Den Haag Central Innovation District: Financiële strategie

Gemeente Den Haag

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Auteur

[redacted]

Datum
13.10.17

Status
Concept

Klant
Gemeente Den Haag

concept

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

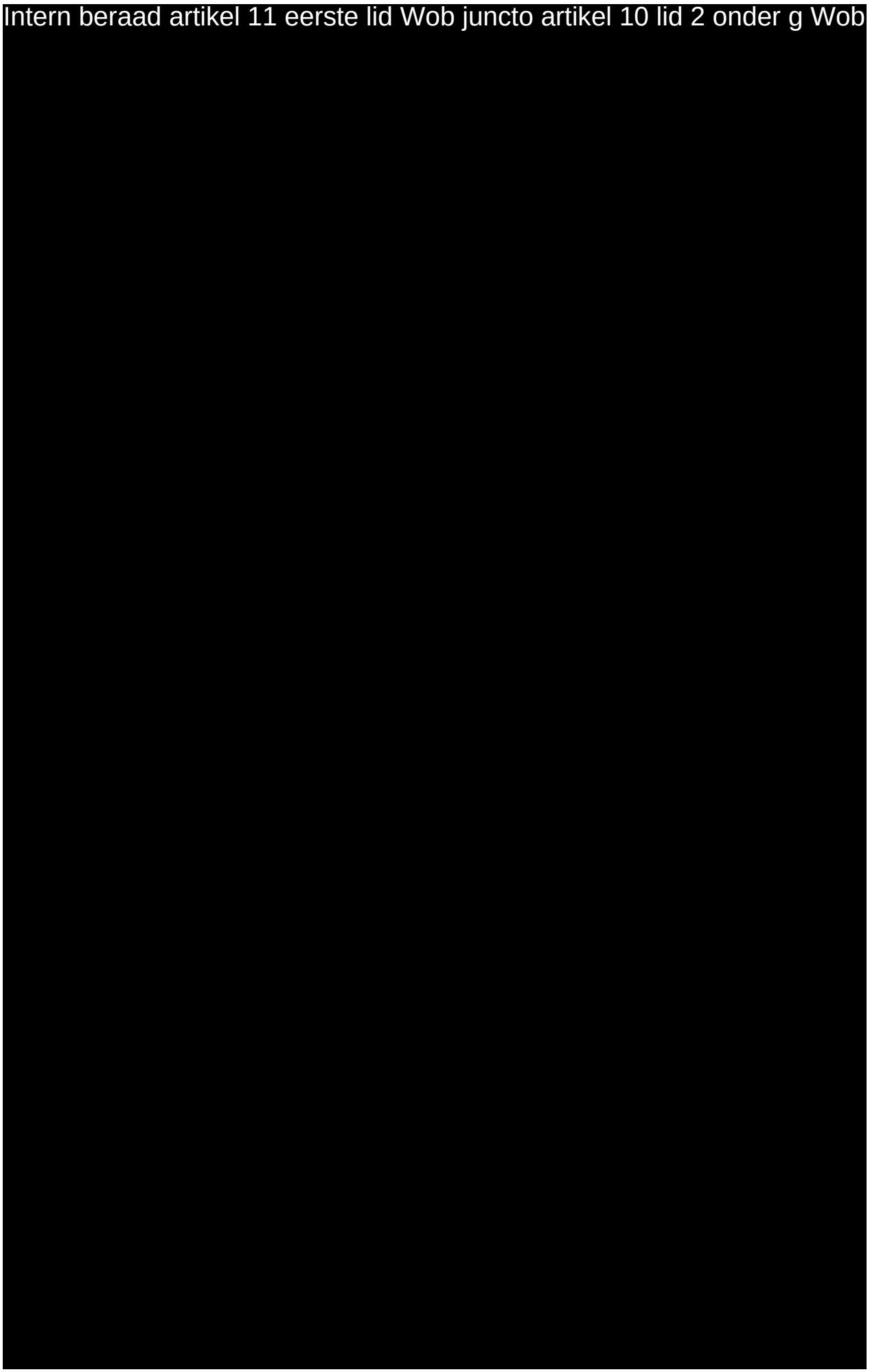
[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

concept

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Tabel 2.1: Overzicht: Ontwikkeleenheden in het Nieuw centrum, rond de Haagse loper

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Tabel 2.2: Overzicht: Ontwikkeleenheden in het Beatrixkwartier en omgeving

[redacted]
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

concept

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

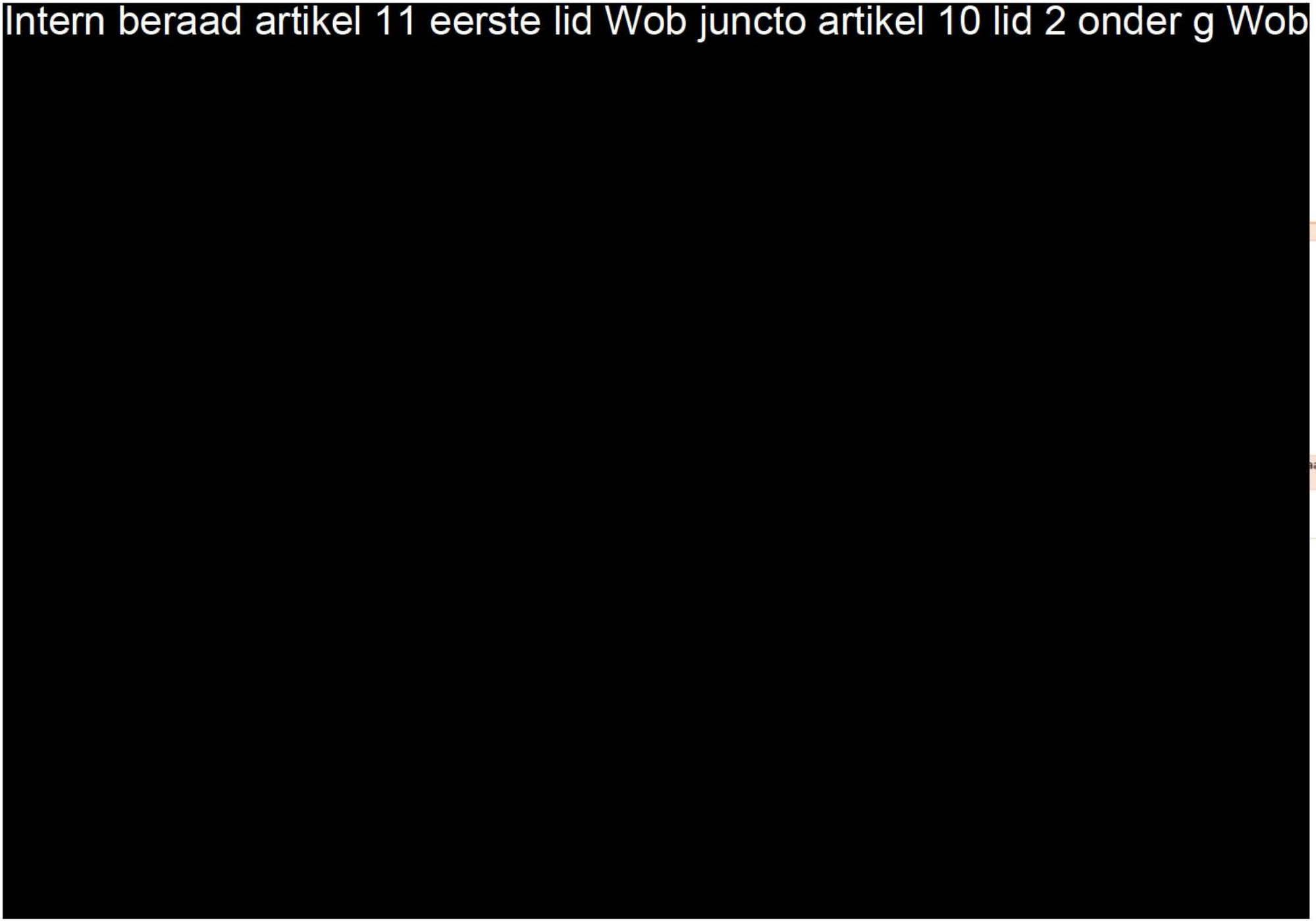
[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

concept

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]

Den Haag

Aan
Portefeuilleoverleg EMR

MEMO

Afzender
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Verkeer
Doorkiesnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl /
[redacted]@denhaag.nl

Datum
16 februari 2018

Onderwerp
MIRT & Schaalsprong OV: organisatie en bemensing

Geachte leden van het EMR Portefeuille-overleg,

In deze memo praten we jullie bij over de Schaalsprong Openbaar Vervoer en de MIRT ontwikkelingen. In onderlinge samenhang gaan we vervolgens in op gevolgen voor de organisatie voor de komende tijd. Als eerste leiden we in met de actuele stand van zaken rond MIRT en de inzet voor het BO van 7 maart aanstaande. Hierna gaan we in op een aantal trajecten die in de komende maanden worden gestart. Deels zijn deze onderdeel van het MIRT Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid (gezamenlijk met rijk en regio); deels betreft het onderdelen van de (Roadmap) Schaalsprong OV. We sluiten af met een samenhangend overzicht van de benodigde organisatie en daarbij behorende inzet.

1. stavaza MIRT

De MIRT besprekingen van de afgelopen tijd hebben zich gekenmerkt door twee ontwikkelingen: enerzijds de (breed gedragen) uitkomsten van het gezamenlijke MIRT onderzoek, wat is afgerond in de zomer van 2017; en anderzijds het opzetten van een gezamenlijk Gebiedsprogramma Bereikbaarheid, waarin rijk en regio een nieuwe samenwerking aangaan rond de ambities, doelstellingen en voorgestelde maatregelen in het onderzoek.

In de onderhandelingen op de route naar het BO MIRT van 6 december 2017 bleek vooral dat er over de inhoud duidelijk brede overeenstemming bestaat. Het Rijk erkent de grote opgaven waar de regio Zuidelijke Randstad de komende jaren voor staat: meer hoogwaardig OV en een betere verkeers-doorstroming, in samenhang met de woningbouwopgave van 230.000 woningen, de economische ontwikkeling en het verduurzamen van de mobiliteit. Met het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag pakken Rijk en regio deze uitdagingen samen op: in aansluiting op wat er binnen de stad speelt. De focus van het programma sluit op zich goed aan op de prioriteiten uit het regeerakkoord. Echter, voor wat betreft concrete toezeggingen voor investeringen in openbaar vervoer valt het op dat het Rijk de hand voorlopig nog op de knip houdt.

De gesprekken over de opzet en organisatie van het Gebiedsprogramma zijn, ondanks de goede intenties, complex. Door de rijk-regio kwartiermakers en het kernteam is hard gewerkt aan governance, organisatie, aansturing van uiteenlopende projecten en processen op korte, middellange en lange termijn en relaties met moederorganisaties. De intentie om te komen tot een werkbaar model is er zeker, maar door onzekerheid over financiering en onwennigheid / koudwatervrees rond nieuwe organisatievormen zijn deze discussies lastiger dan de inhoudelijke. Verder in deze memo gaan we in op het programmateam en de bijdrage die we als gemeente moeten leveren.

Na de strubbelingen in het najaar van 2017 om de twee beoogde MIRT-verkenningen op de rijksagenda te krijgen is er de laatste weken meer optimisme. Voor CID-Binckhorst is er een compact kernteam samengesteld van gemeente, MRDH en de ministeries IenW en BZK. Vorige week was er een gezamenlijke startbijeenkomst van de Rotterdamse en Haagse pre-verkenningen. Op hoofdlijnen is er overeenstemming over de opgaven, oplossingsrichtingen en de aanpak voor het komende jaar. Er ligt een gedragen PvA, op basis van het eerder besproken concept, wat zal worden ingebracht in het BO MIRT van 7 maart 2018.

2. Stavaza Schaalsprong OV

Op dinsdag 20 februari stelt het college de 'Preverkenning Schaalsprong OV voor Den Haag & Regio' vast. Op basis van een uitgebreid proces[1] is een visie opgesteld voor de ontwikkeling van het OV in Den Haag e.o. voor 2040. De visie geeft aan hoe het OV in 2040 kan functioneren. Daarvoor schetst het een beeld van de opbouw van het toekomstig OV-netwerk in 2040. De visie geeft ook richting aan de wijze waarop de stedelijke verdichtingsopgave kan worden gericht op sterke OV-corridors. Het achterliggende doel is om het OV, de fiets en lopen uit te laten groeien tot de dragers van de stedelijke en regionale mobiliteit. Daarbij maakt het openbaar vervoer een schaalsprong, van een netwerk dat vooral is gericht op bediening van Den Haag, naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de Metropoolregio. In de visie op het OV-netwerk is een centrale rol weggelegd voor de ontwikkeling van een hoofdnet van drie corridors: de Koningscorridor, de Leyenburgcorridor en de Oude Lijn. Hiervan wordt de Koningscorridor met voorrang opgepakt.

Het is in dit kader van belang dat de gebiedsscope, opgaven, oplossingsrichtingen van de beoogde MIRT-verkenning geografisch gesproken onderdeel uitmaken van de Koningscorridor van de Schaalsprong. En daardoor sterke inhoudelijke samenhang vertonen met elkaar: zowel op het aspect 'het hoofdnet op orde' als het aspect 'het richten vd stad op het hoofdnet'. Echter, omdat de MIRT-(pre-)verkenning in nauwe samenwerking met de MRDH en het rijk zal worden doorlopen, en moet voldoen aan het MIRT spelregelkader, moet er ondanks de inhoudelijke samenhang sprake zijn van een zekere onafhankelijke positie van de MIRT-studie, ten opzichte van de 'rest' van de Koningscorridor. Natuurlijk zullen dezelfde interne mensen eraan werken, en in de pre-verkenningsfase (die minimaal tot het najaar duurt) behoeft de scheiding nog niet zo nadrukkelijk te zijn. Maar na de Startbeslissing moeten we hier rekening mee houden: welke scope sluit waar en hoe aan op een andere scope. Dit wordt hieronder verder uitgewerkt.

3. Gebiedsprogramma

In het gebiedsprogramma gaan rijk-regio en private partners samenwerken aan duurzame bereikbaarheid. Het gebiedsprogramma is integraal, waarbij bereikbaarheid een middel is. Er wordt samengewerkt vanuit drie programmalijnen:

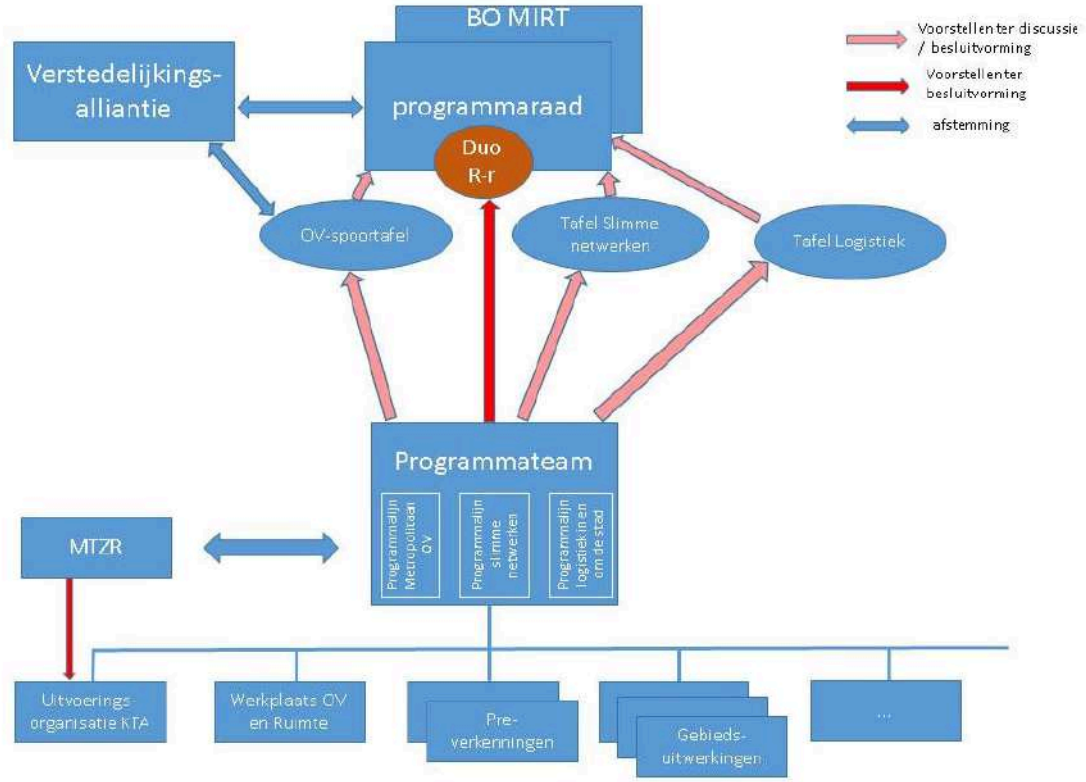
- Metropolitaan OV
- Logistiek in en om de stad
- Slimme netwerken.

Het gebiedsprogramma is gericht op uitvoering van projecten / programma's op de korte termijn, het toepassen van mobiliteit- innovaties en het (door) ontwikkelen van de mobiliteitsstrategie in de regio om deze duurzaam bereikbaar te houden, als basis voor de lange termijn, en als kader voor de korte en middellange termijnmaatregelen en –uitwerkingen.

[1] samen met MRDH, HTM, Ministerie van I&M, omliggende gemeenten, ProRail, NS en ROVER

De programmaraad zal het gebiedsprogramma aansturen en verder ontwikkelen.
Rijks- en Regionale overheid zijn de publieke dragers van het gebiedsprogramma. Private partijen en kennisinstellingen worden uitgenodigd mee te doen / investeren en daarmee ook dragers te worden van het programma. Hoe dit vorm krijgt zal in de loop van het programma blijken als er bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden over afstemming van investeringen in bereikbaarheid stedelijk gebied en verstedelijking langs HOV.

De organisatie van de Programmaraad en de relevante omgeving ziet er als volg uit:



Rijk en provincie hebben aangegeven de programmamanager en de plaatsvervangend programma manager te willen leveren. Er zijn nog vacatures voor projectsecretaris en ondersteuning, alsmede projectleider werkplaats Metropolitaan OV/trekker programmalijn Metropolitaan OV. Dit is een strategisch interessante functie, omdat deze mogelijkheden biedt de Haagse agenda een prominente rol in de Werkplaats Metropolitaan OV te geven. De inzet hiervoor is ingeschat op 0,8 FTE (mogelijk in te vullen met 0.4 Senior en 0.4 Medior).
Er is nog een vacature voor de trekker van de programmalijn slimme netwerken en voor de programmalijn Logistiek. Beide ingeschat op 0.5 FTE.

Vraag: welke inzet wil Den Haag leveren in het Programmateam?
Vraag: Welke daarbij behorende functies wil Den Haag vervullen?

4. Werkplaats Metropolitaan OV, ruimte en duurzaamheid

De Werkplaats is een gezamenlijke werkorganisatie met als doel te komen tot kennisontwikkeling t.b.v. besluitvorming. Doelstelling is een adaptieve ontwikkelstrategie voor de Schaalsprong Metropolitaan OV, in combinatie met (afspraken over) verstedelijking en economische ontwikkeling. Daarbij worden de verschillende elementen van de schaalsprong in samenhang uitgewerkt, zoals het verbeteren van de robuustheid van het OV-systeem, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, meerwaarde van meer stations/haltes, goede aansluitingen, afstemming tussen stedelijk, regionaal en nationaal OV (inclusief last mile) en het optimaliseren van de aansturing en exploitatie. Uitgangspunten zijn het Toekomstbeeld OV, het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid R-DH, de Schaalsprong OV Den Haag & Regio, de netwerkvisie van het Middengebied en de OV visie Rotterdam.

Om vanuit het OV daadwerkelijk aan vestigingsklimaat en leefbaarheid te kunnen bijdragen, is het noodzakelijk dat de stappen naar een schaalsprong in het openbaar vervoer worden uitgewerkt, gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling. Beoogde resultaten van de Werkplaats zijn:

- Kansrijke varianten en voorwaarden voor de schaalsprong Metropolitaan OV inclusief flankerend beleid.
- adaptieve ontwikkelstrategieën gericht op de korte, middellange en lange termijn, met heldere fasering (mede in relatie tot verstedelijking en REOS-ontwikkeling), inclusief bekostiging op verschillende schaalniveaus en inzet van innovatieve bekostigingsmethoden
- met inzicht in de maatschappelijke en financiële kosten en baten inclusief de bijdrage aan duurzaamheid
- ten behoeve van gedragen (investerings)besluitvorming door de partners over de Schaalsprong Metropolitaan OV.

In eerste instantie wordt gestart met de onderwerpen Lange termijn beeld (een stip op de horizon die voor betrokken partijen een “common ground” oplevert), Techniek en Innovatie en Financial engineering. Dit jaar kunnen producten worden verwacht rond Korte termijn maatregelen OV (2019-2021), Toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040, mogelijke pilots voor uitwerking adaptieve ontwikkelstrategieën en een werkplan voor de volgende periode.

5. (Pre)verkenningsfase Schaalsprong Regionale mobiliteit CID-Binckhorst

De beoogde MIRT-verkenning richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven: gebiedsontwikkeling van de REOS-toplocatie Central Innovation District-Binckhorst (hierna CID-Binckhorst) en de multimodale ontsluiting CID-Binckhorst. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn verstedelijking REOS-toplocatie CID-Binkhorst (wonen, werken, innovatie) in combinatie met het tot stand brengen van de mobiliteitstransitie.

De pre-verkenningsfase is de facto gestart na het BO MIR T van december 2017 en heeft tot doel het leveren van beslisinformatie op basis waarvan het BO MIRT bij voorkeur in oktober 2018 kan besluiten tot de start van een officiële MIRT-verkenning CID-Binckhorst. Dat betekent dat deze pre-verkenningsfase in elk geval informatie moet opleveren over de volgende aspecten:

1. scope, detail en reikwijdte: het opstellen van alternatieven en varianten (maatregelenpakketten), een beoordelingskader en een afweegmoment (‘zeef’) van kansrijke alternatieven;
2. zicht op bekostiging: dit wordt in een rijk-regiowerkgroep opgepakt;
3. de projectorganisatie
4. communicatie & participatie

Het bijgevoegde plan van Aanpak strekt zich uit over een periode van ongeveer een jaar. Als de startbeslissing in het najaar van 2018 kan worden genomen gaan de activiteiten door onder de vlag van de MIRT-Verkenning. Zo niet, dan zal dit moment later komen. De pre-verkenningsfase resulteert in een Startdocument voor de MIRT-verkenning ten behoeve van een startbeslissing, alsmede het genoemde Projectplan. Op basis hiervan kan een “soepele” overgang van de pre-verkenning naar MIRT-verkenning mogelijk zijn.

In 2017 is de beoogde opzet al eens in het portefeuilleoverleg behandeld. Er zijn toen afspraken gemaakt over de aansturing. Er wordt een onafhankelijke zware trekker benoemd door de drie gezamenlijke opdrachtgevers. Hij/zij moet ervaring hebben met MIRT verkenningen en complexe bestuurlijke omgevingen alsmede aansturing vanuit rijk en regio. Zowel de pre-verkenningsfase als de verkenning worden namelijk gezamenlijk aangestuurd door de gemeente Den Haag, de MRDH en het Rijk (ministeries IenW en BZK). Deze partijen zitten in het kernteam. Rondom dat kernteam komt een groep ‘linking pins’: contactpersonen met belanghebbende organisaties en andere trajecten. Tot deze tweede schil behoren tenminste de gemeente Leidschendam-Voorburg, ProRail, de Provincie Zuid-Holland en de HTM. Mogelijk komen daar nog partijen als Rijkswaterstaat en VNO-NCW bij.

6. Koningscorridor Integraal

De Integrale uitwerking van de Koningscorridor leidt tot een ruimtelijk eindbeeld van de Koningscorridor en een faseringsstrategie hoe daar te komen. Daarnaast zorgt het voor de inbedding van de MIRT (pre)verkenning CID – Binckhorst. Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob .
Aan de stadse zijde is de ondergrondse passage CS relevant voor de MIRT (pre)verkenning. Aan de andere zijde is de regionale doorkoppeling naar Rotterdam, Delft en Zoetermeer relevant. Deze integrale uitwerking geeft richting aan de keuzes die binnen de MIRT (pre)verkenning gemaakt worden en plaatsen de toekomstige ambities in perspectief. Het leidt ook tot een inzicht in de faseringsstrategie in combinatie met een financieringsstrategie.

Op hele korte termijn worden met de ontwikkeling van de Koningscorridor ook al stappen gezet. De versnelling van tramlijn 9, de ontwikkeling van een transitie HUB op Madurodam en de ontsluiting van Norfolk en de Internationale zone met een tramlijn die gekoppeld wordt aan de versnelde tramlijn 9 zijn resultaten die in de komende 2-6 jaar buiten zichtbaar moeten zijn.

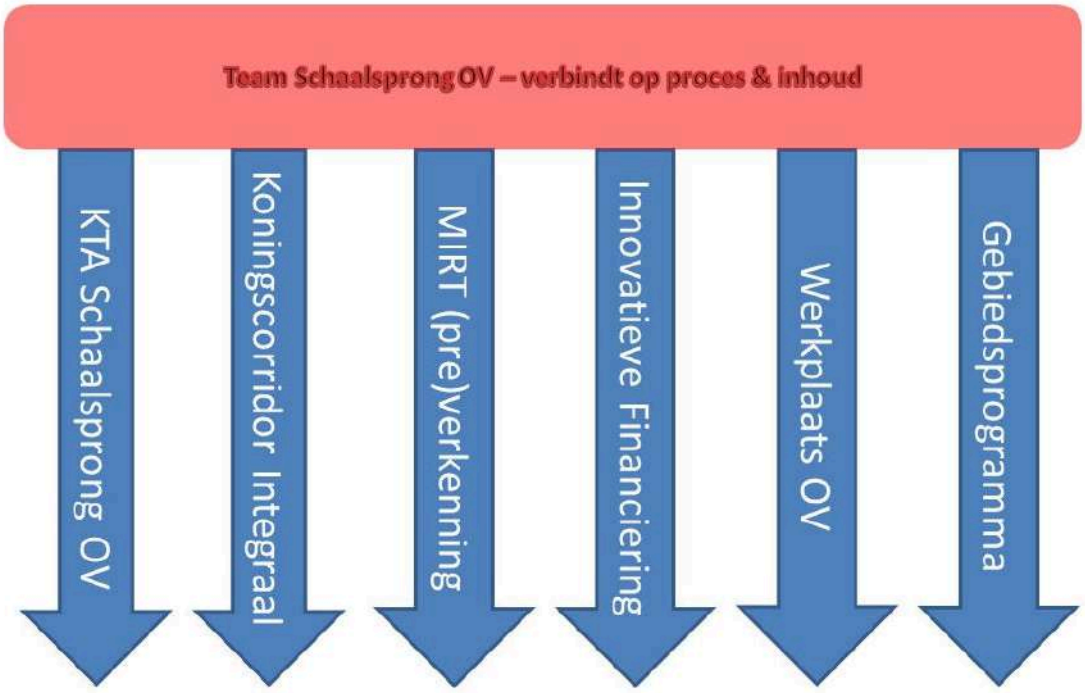
Op basis van de besluitvorming over Schaalsprong in het college van dinsdag 20 februari ’18 wordt gewerkt aan een PvA.

Vraag: Kan het PvA opgesteld worden vanuit de gedachte dat inzet rondom het gebiedsprogramma, de MIRT pre-verkenning en de SSOV door hetzelfde team opgepakt gaat worden? Dit met als doel optimaal te verbinden op proces en inhoud tussen deze samenhangende dossiers.

6. Voorstel totaalplaatje organisatie en bemensing

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Het voordeel van deze aanpak is dat adaptief en dus passend bij de urgentie, inzet verdeeld kan worden over de 6 werklijnen die lopen. Hieronder is een zeer eenvoudige schematische weergave van het team Schaalsprong OV en de 6 werklijnen die er onder vallen.



Vraag: Is dit de wijze waarop we de in deze memo omschreven uitdagingen in samenhang verder willen brengen?
Vraag: Welke suggesties en aanvullingen willen jullie meegeven in de verdere uitwerking hiervan?

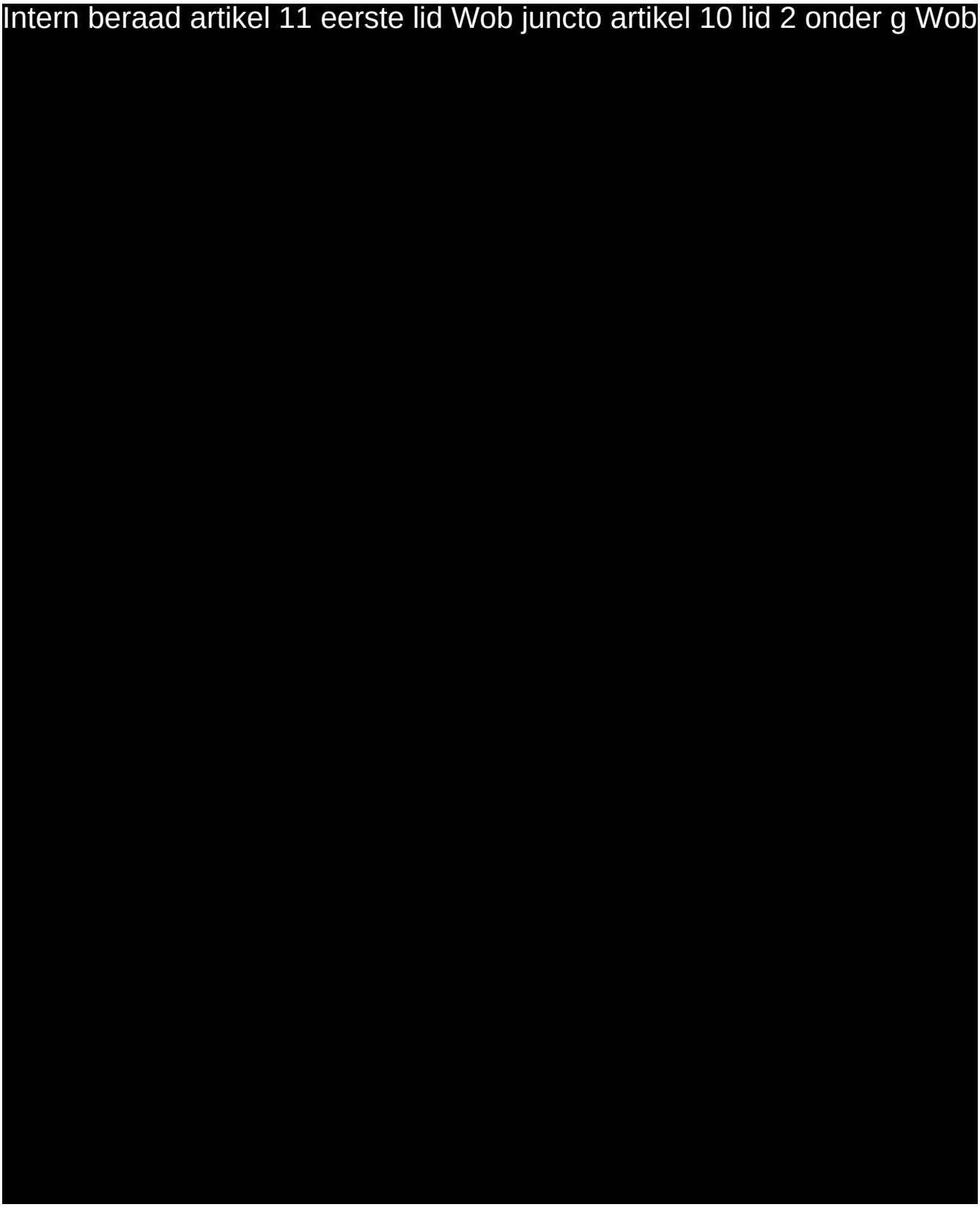
Bijlagen:

- Preverkenningsfase PvA voor BO MIRT
- Governance en organisatie gebiedsprogramma
- PvA Werkplaats Metropolitaan OV

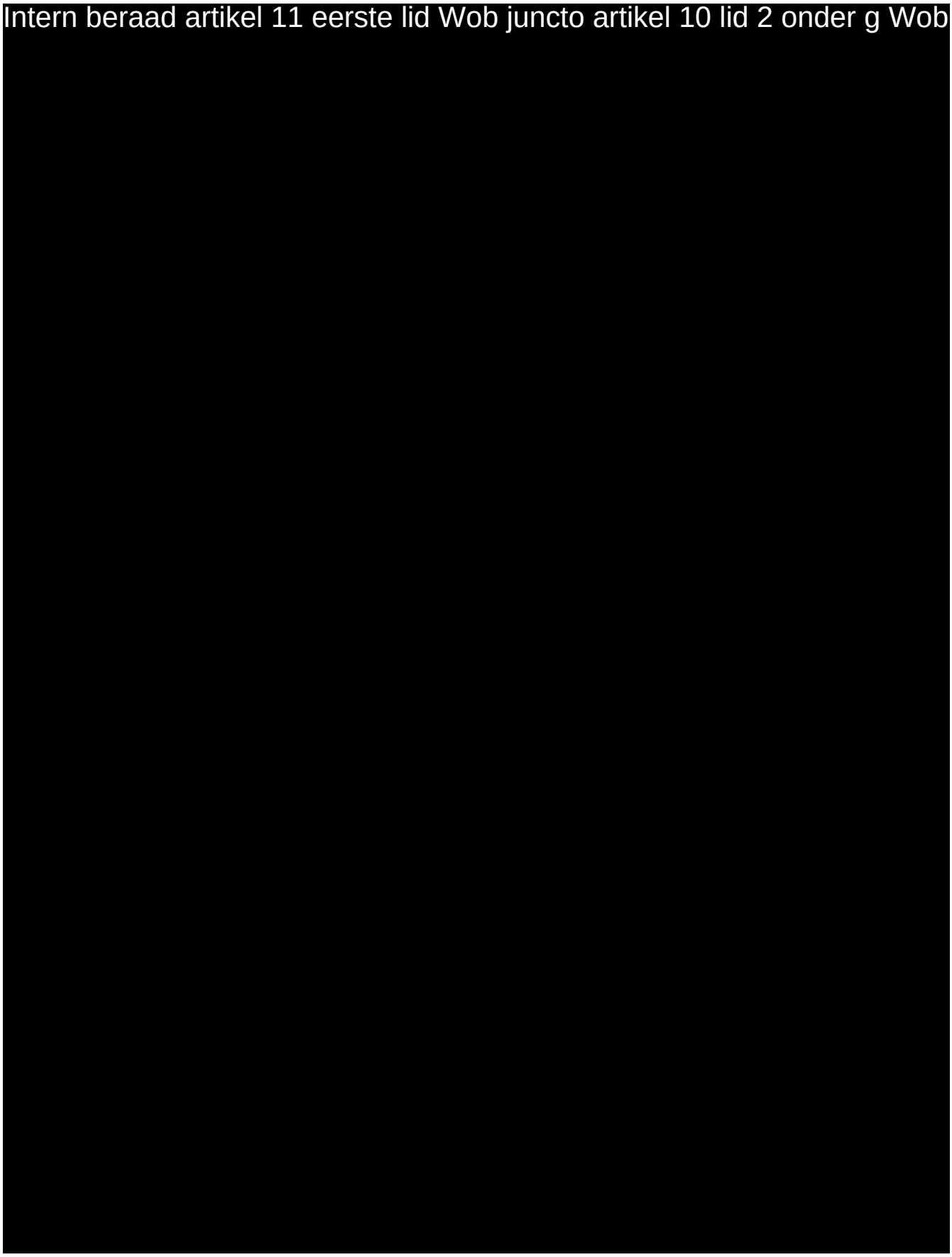
VINU.

van idee naar uitvoering

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Preverkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit Binckhorst/CID

Proces, planning en organisatie

Uitwerking van het Projectplan

CONCEPT

[redacted]

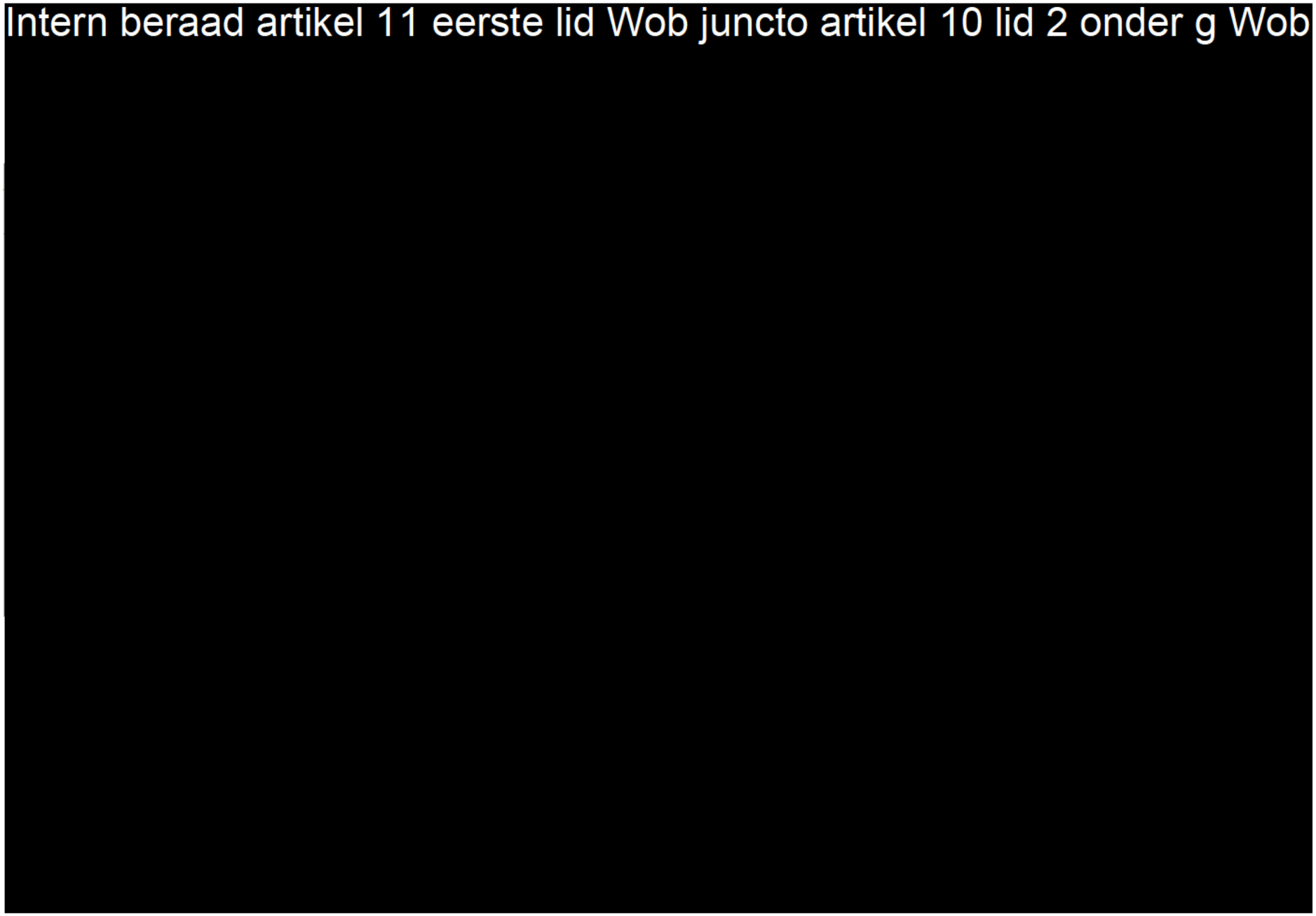
30 april 2018

CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

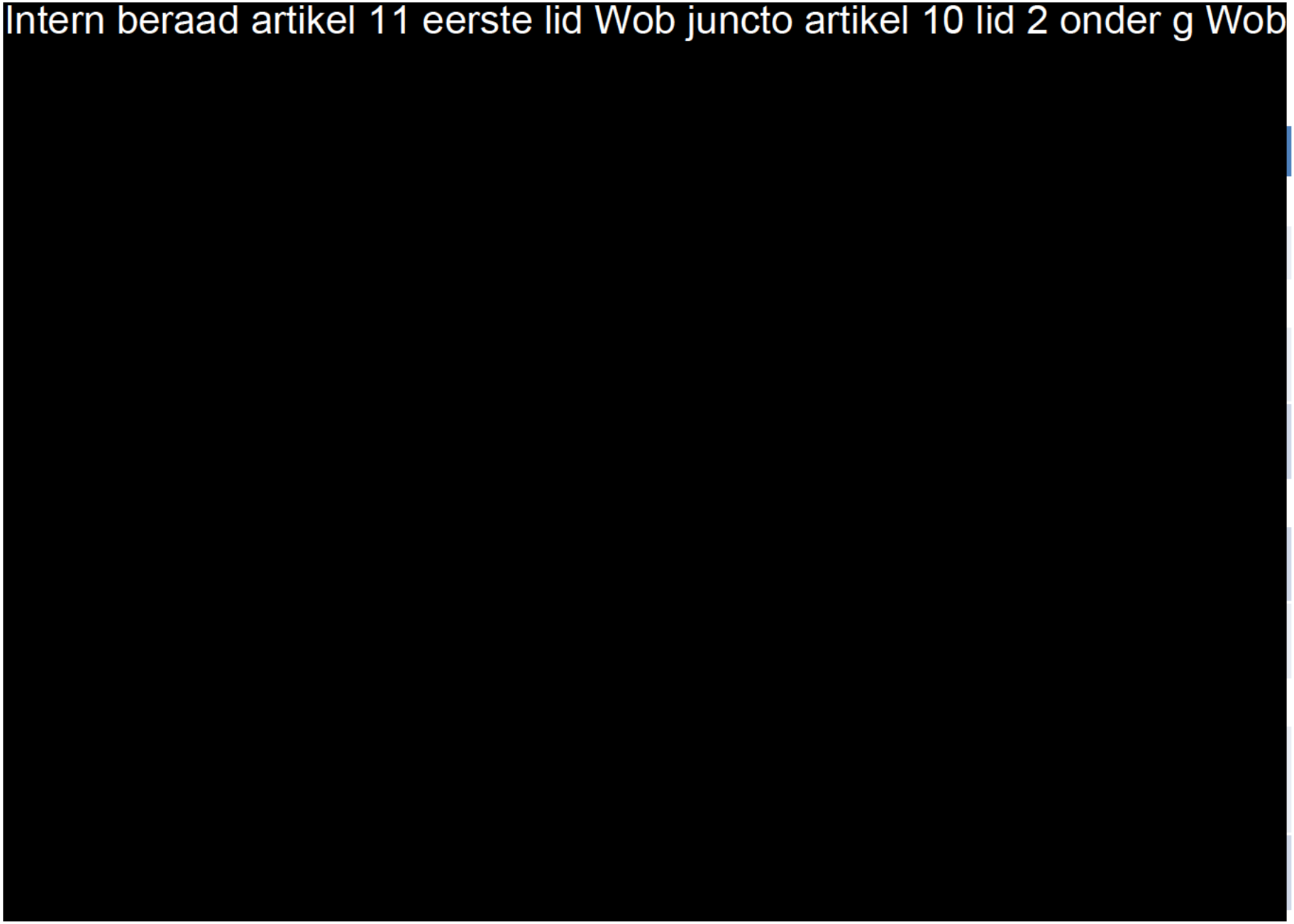
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

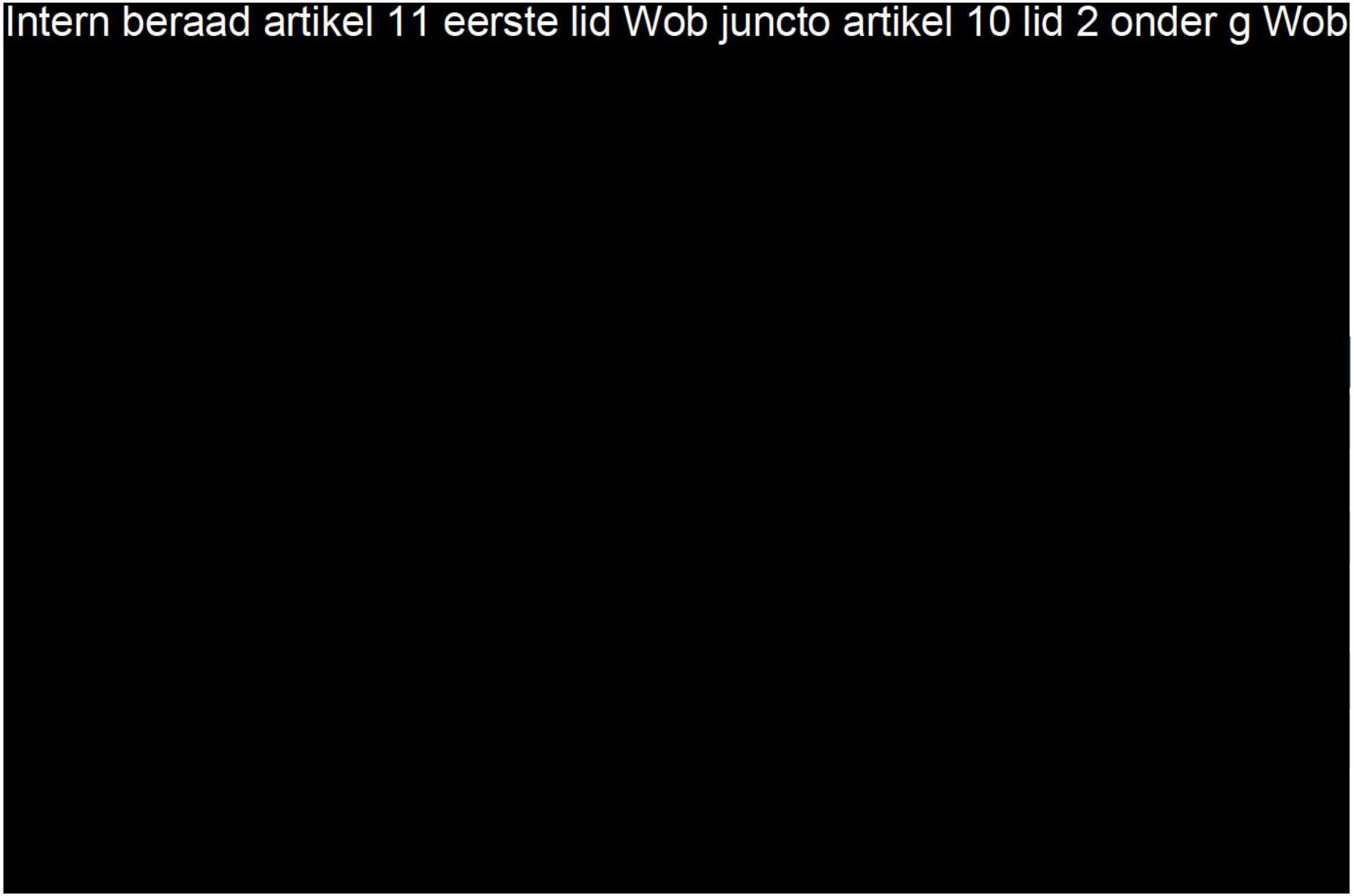
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Den Haag: 12 juni 2018

Uitwerking arrangement ten behoeve van

Bekostiging, financiering en aanbesteding Schaalsprong Regionale Mobiliteit, Central Innovation District-Binckhorst

NO CHANGE WITHOUT A ABEL

Themasessie

Uitwerking arrangement ten behoeve van

Bekostiging, financiering en aanbesteding Schaalsprong Regionale Mobiliteit, Central Innovation District-Binckhorst

Themasessie

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

2a: onderscheid bekostiging financiering structurering

2b: cashflow inkomsten en uitgaven

2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

3a: groslijst

3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

4: Discussie:

4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

- 2a: onderscheid bekostiging financiering structurering
- 2b: cashflow inkomsten en uitgaven
- 2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

- 3a: groslijst
- 3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

4: Discussie:

- 4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

(1) Opening en introductie

Proces, opdracht, SVZ

- Voorstellen
- Proces pre-verkenning MIRT
- Duiding opdracht Rebel
    - Mogelijke arrangementen Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst: (i) Bekostiging, (ii) financiering en (iii) structurering
    - Inventarisatie met nadruk op *innovatieve* mogelijkheden en arrangementen
    - Stand van zaken

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

2a: onderscheid bekostiging financiering structurering

2b: cashflow inkomsten en uitgaven

2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

3a: groslijst

3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

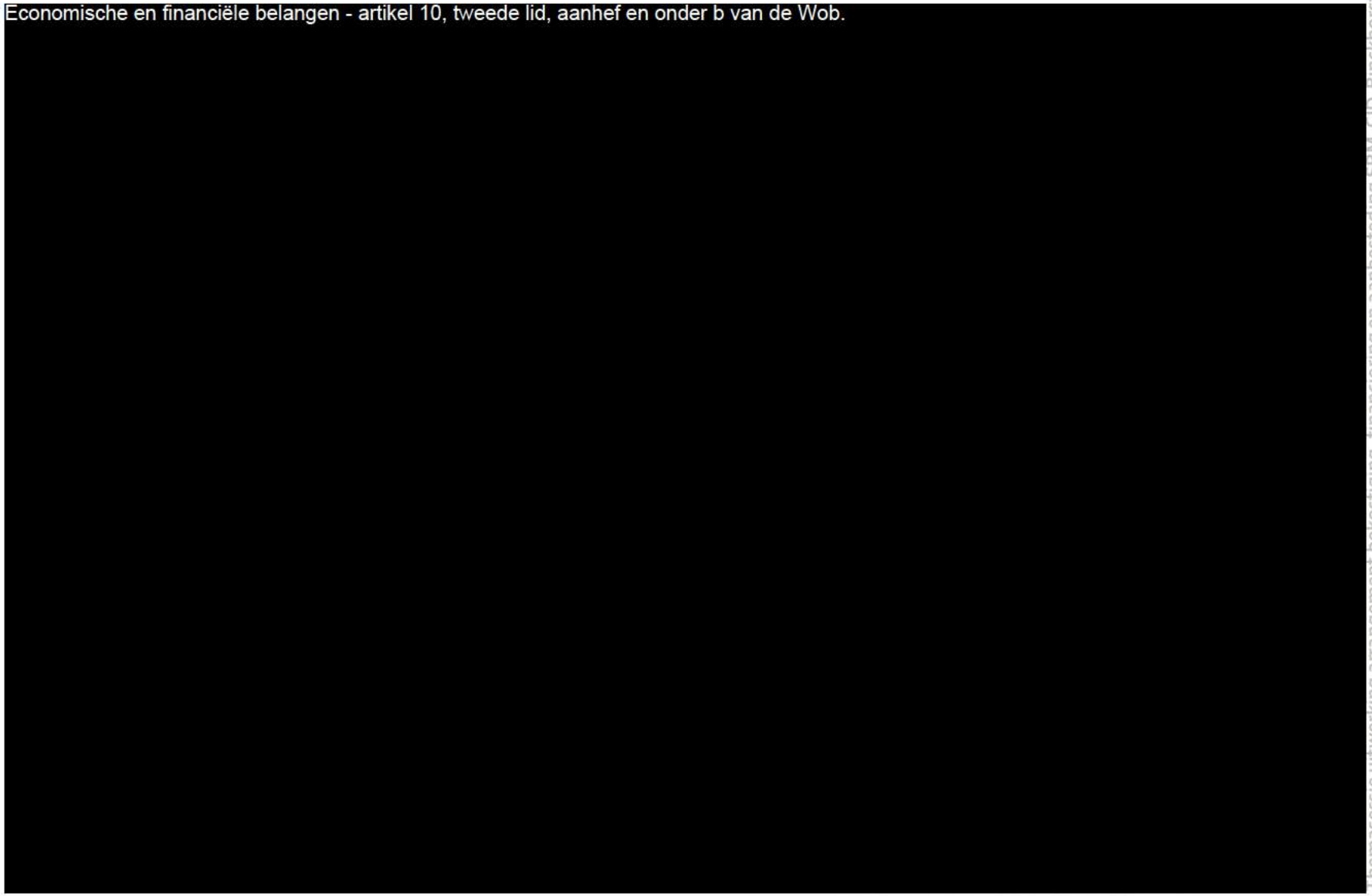
4: Discussie:

4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

(2a) Toelichting benadering/model

Onderscheid tussen bekostiging, financiering en structurering



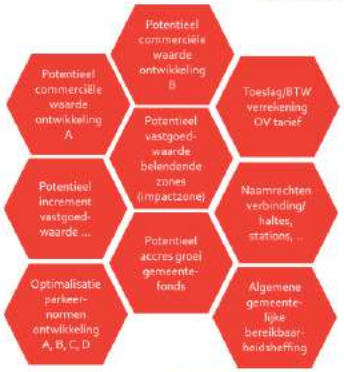
(2b) Toelichting benadering/model

Cashflow inkomsten en uitgaven

Opgave CID-Binckhorst

Inventa-risatie en uitwerking bekosti-gingspro-gramma

Inventarisatie

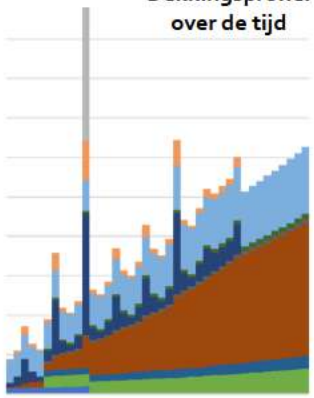


Uitwerken functionele varianten en scope opgave & kansen, over de tijd

Projectie kosten over de tijd

Uitwerken projecties beschik-bare dekking over de tijd

Dekkingsprofiel over de tijd



Uitwerken liquiditeits-projecties publieke middelen over de tijd

Publieke kastekorten/surplus over de tijd

(2c') Toelichting benadering/model

Belangrijkste inputgegevens: ambities/programma CID-Binckhorst

- Ontwikkelambities/programma CID-Binckhorst (fase 1):

	Central Innovation District				De Binckhorst			
	Wonen	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**	**Wonen**	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**
Fase 1 (2018-2022)	**+1.300 woningen.**	**+10.000 m2 bruto vloeroppervlak.** +1.000 arbeidsplaatsen. Uitbreiding HBO en groei startups; betaalbare kantoorruimte Profielversterking met festivals en events. (4% totale ambitie).	Nieuwbouw rond Hollands Spoor: huidige private 'plint' transformeer tot semi-publieke ruimte. Openbare ruimte richt op faciliteren van mobiliteit, verblijfskwaliteit en ontmoeten.	Treinstations: verbeteren last mile. Hogere frequentie bus HTM. Versterken wandel- en fietsroutes (Velostrada).	**+1.650 tot 3.300 woningen .** (33% van totale ambitie).	+500 arbeidsplaatsen, afhankelijk van initiatieven uit de markt. (10% van totale ambitie).	Ontwikkelingen vinden met name plaats op bestaande kavels en door transformatie van bestaande bouw. Huidige infrastructuur is leidend.	Treinstations: verbeteren last mile Versterken kwaliteit stationsomgeving. Hogere frequentie bus HTM. Versterken wandel- en fietsroutes (Velostrada). Rotterdamse Baan.

NB getallen in deze presentatie zijn vooralsnog work-in-progress en orde-grootte indicaties

(2c') Toelichting benadering/model

Belangrijkste inputgegevens: ambities/programma CID-Binckhorst

- Ontwikkelambities/programma CID-Binckhorst (fase 2):

	Central Innovation District				De Binckhorst			
	Wonen	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**	**Wonen**	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**
Fase 2 (2022-2030)	**+8.000 woningen.** **+40.000 m2 nader te bestemmen (wonen/werken).** Innovatieve concepten (tiny houses / cohousing).	**+200.000m2 BVO werk.** **+40.000m2 nader te bestemmen.** +10.000 arbeidsplaatsen, start-ups + 'grote jongens'. (45% totale ambitie gerealiseerd).	Overkapping infra en verdichting: meer openbare ruimte met intensief gebruik. Openbare ruimte: (1) Groen, circulair en digitaal verbonden (2) Geïntegreerd in plinten vastgoed (3) Ruimte voor verblijven en ontmoeten.	Treinstations: 6x per uur sprinter. Capaciteit Laan van NOI vergroot. HOV Binckhorst gerealiseerd Velostrada gerealiseerd Fietsverbindingen Ypenburg, Voorburg en Rijswijk. Schenkviaduct vervangen.	**+3.350 tot 6.700 woningen.** (100% van totale ambitie).	+3.000 nieuwe arbeidsplaatsen, afhankelijk van initiatieven uit de markt. (60% van totale ambitie gerealiseerd).	Verdichting van het gebied. Effectieve inzet openbare ruimte, beperking verkeersruimte. Openbare ruimte: (1) Klimaat (2) Duurzaamheid (3) Energie (4) Bereikbaarheid	Treinstations: 6x per uur sprinter. HOV-relatie met 3 treinstations (+automatisch vervoer last mile). Velostrada gerealiseerd. Fietsverbindingen Ypenburg, Voorburg en Rijswijk.

D-Binckhorst

Themasessie uitwerking arra

(2c') Toelichting benadering/model

Belangrijkste inputgegevens: ambities/programma CID-Binckhorst

- Ontwikkelambities/programma CID-Binckhorst (fase 3):

	Central Innovation District				De Binckhorst			
	Wonen	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**	**Wonen**	**Economie**	**Openbare Ruimte**	**Mobiliteit**
Eindbeeld (2030-2040)	**+500.000 m2 nader te bestemmen (wonen/werken).** **+4.000 woningen**	**+500.000 m2 nader te bestemmen (wonen/werken).** +14.000 arbeidsplaatsen.	Bij realisatie omgeving spooremplacement ontstaat nieuwe openbare ruimte. Omvang onbekend.	Toename frequentie op Oude Lijn (CS—HS, CS-NOI, HS-NOI). Regionale aansluiting OV via Koningscorridor.	Woningbouwopgave gerealiseerd.	+1.500 arbeidsplaatsen, afhankelijk van initiatieven uit de markt.	Verder verdichting gebied. Meer druk op openbare ruimte door toename arbeid.	Regionale aansluiting OV via Koningscorridor. Minder ruimte voor parkeren op straat, groei collectief vervoer.

D-Binckhorst

Themasessie uitwerking arrangement bekostiging, finar

(2c") Toelichting benadering/model

Belangrijkste inputgegevens: Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

- Kostenprojecties Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst
- *(tentatief, bovengrens raming -/+ 40%):*

Perspectief 1:	Perspectief 2:	Perspectief 3:	Perspectief 4:
Optimaal benutten. Geen nieuwe infra	Investeren in auto en trein. Schenktunnel en station bij Binckhorst	Beperkte mobiliteitstransitie. Hub in gebied en HOV naar station LV	Maximale mobiliteitstransitie. Hub in gebied en bij A4, HOV door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

financieel

[redacted]

(2c''') Toelichting benadering/model

Belangrijkste inputgegevens: onderzoek & gesprekken

- Eigen onderzoek, publieke bronnen
- Gesprekken stakeholders

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

2a: onderscheid bekostiging financiering structurering

2b: cashflow inkomsten en uitgaven

2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

3a: groslijst

3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

4: Discussie:

4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst

Dekking grond/ vastgoed-waarde

- Kostenverhaal / anterieure ovk
- Erfpactsuppletie
- OZB increment
- Verlaging parkeernormen

Dekking mobiliteit

- Toeslag OV tarief
- Inhouding (lokaal houden) BTW OV tarief
- Congestieheffing/millieuzone
- Naamrechten haltes/stations/lijnen

Dekking budget/ heffingen

- Geoormerkt accres uitkeringen Gemeentefonds
- Periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens
- Eenmalige verkoopheffingen vastgoed

Dekking "traditio-neel"

- Traditionele dekking overheden, Brussel

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst

Dekking grond/ vastgoed-waarde

Dekking mobiliteit

Dekking budget/ heffingen

Dekking "traditio-neel"

- Onttrekking kostenverhaal/anterieure ovk Binckhorst
- Onttrekking kostenverhaal/anterieure ovk CID
- Onttrekking grondopbrengst Binckhorst
- Onttrekking grondopbrengst CID
- Onttrekking erfpachtsuppletie ontwikkeling Binckhorst
- Onttrekking erfpachtsuppletie ontwikkeling CID
- Onttrekking OZB increment impactzone Binckhorst
- Onttrekking OZB increment gebied/impactzone CID
- Onttrekking OZB increment gebied/impactzone breder
- Opbrengst lagere parkeernormen

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst

Dekking grond/ vastgoed-waarde

Dekking mobiliteit

Dekking budget/ heffingen

Dekking "traditio-neel"

- Toeslag/BTW inhouding reizigersopbrengsten RSR
- Toeslag/BTW inhouding reizigersopbrengsten HTM netwerk
- Verkoop naamrechten lijn/haltes OV
- Congestie/millieuzone heffing centrum

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst

Dekking grond/ vastgoed-waarde

Dekking mobiliteit

Dekking budget/ heffingen

Dekking "traditio-neel"

- Geoormerkt accres uitkeringen Gemeentefonds
- Periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens
- Eenmalige verkoopheffingen vastgoed

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst

Dekking grond/ vastgoed-waarde

Dekking mobiliteit

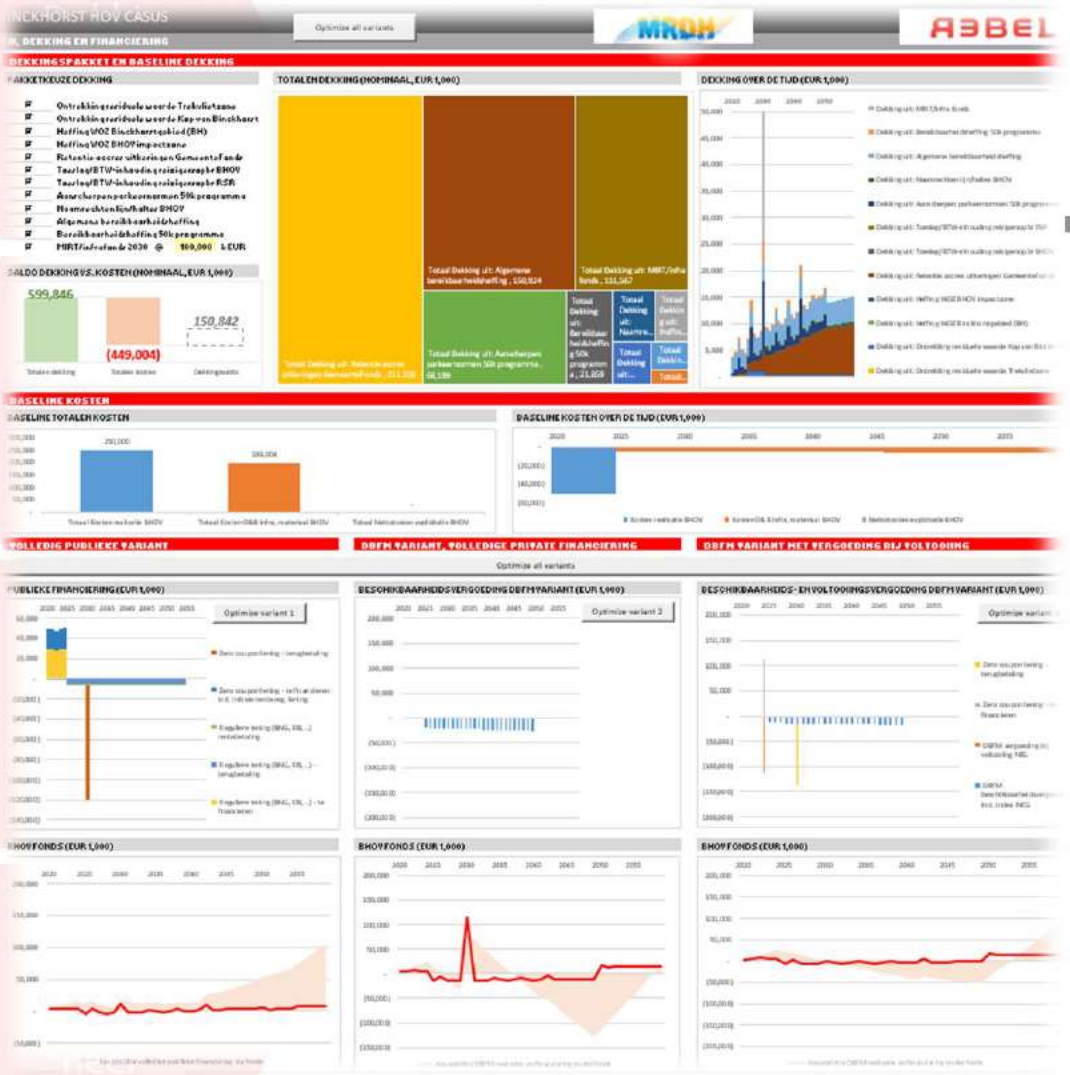
Dekking budget/ heffingen

Dekking "traditio-neel"

- Dekking "traditioneel": Gemeente
- Dekking "traditioneel": MRDH
- Dekking "traditioneel": Provincie
- Dekking "traditioneel": Gezamenlijk Rijk (NSP)
- Dekking "traditioneel": Rijk-IenW
- Dekking "traditioneel": Rijk-BZK
- Dekking "traditioneel": Rijk-ProRail
- Dekking "traditioneel" Rijk: MIRT/infra fonds
- Dekking "traditioneel" NS
- Dekking "traditioneel" *Meekoppelende* belangen

(3a) Toelichting bekostigingsopties

Groslijst (eindresultaat: rekenmodel en kwantificering)



(illustratie rekenmodel dashboard, MRDH casus HOV Binckhorst)

Hoe ziet het bekostigingspakket eruit? In totalen? En over de tijd?

Hoe zien scope en kostenopgave eruit? In totalen, en over de tijd?

Hoe ziet een evt. structuur eruit in combinatie met financiering (e.g. fondsvorm)?

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

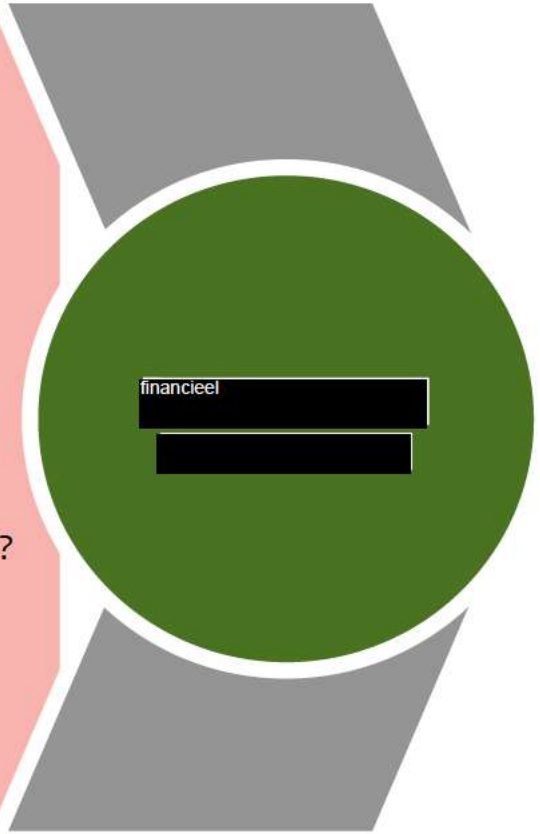
- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat *vooralsnog* met name:
  - Opbrengst OZB increment impactzones
  - Opbrengst ontwikkelwaarde bij instellen van lagere parkeernormen
  - Oormerken accres (groei) uitkeringen Gemeentefonds
  - Instellen periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens
  - Instellen eenmalige verkoopheffingen vastgoed
- De volgende pagina's bevatten eerste uitwerkingen voor deze mogelijkheden (eerste orde grootte indicaties, work in progress).

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat met name:
  - Oormerken accres (groei) uitkeringen Gemeentefonds

- Accres uitkeringen uit het Gemeentefonds, als gevolg van groei woningvoorraad als gevolg van realisatie ambitie 50,000 nieuwe woningen.
- *Ceteris paribus* exercitie (assumpties e.g.: bij gelijkblijvende allocatiemethodiek, bij gelijk uitgaveniveau, etc.)
- Bij hanteren allocatiemethodiek Gemeentefonds: potentieel accres oplopend tot financieel per jaar bij volledige realisatie (-2040).
- Overwegingen doorrekenen, implementatie:
  - Allocatie/oormerk opgave Schaalsprong e.g. 25%?
  - Realisatie programma woningbouw, onzekerheidsafslag e.g. 50%?
  - Risico afwijkingen ("ceteris paribus")?
- Resulteert in financieel per jaar bij vol potentieel in 2040.



(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat met name:
  - Opbrengst ontwikkelwaarde bij instellen van lagere parkeernormen

- Veronderstelling impact delta parkeernormen, bij verlaging parkeernorm van 1.2 naar 0.6:
  - Lagere bouwkosten door lager # parkeerplaatsen → financieel [redacted] *per woning*
  - Hogere opbrengsten door groter # woningen → financieel [redacted] *per vermeden parkeerplaats*
- Veronderstel:
  - Zegge 33% onzekerheidsafslag → 33% oormerken voor bekostiging SRM
  - Veronderstel:

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob. [redacted]

financieel [redacted]

tussen 2020 en 2040

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

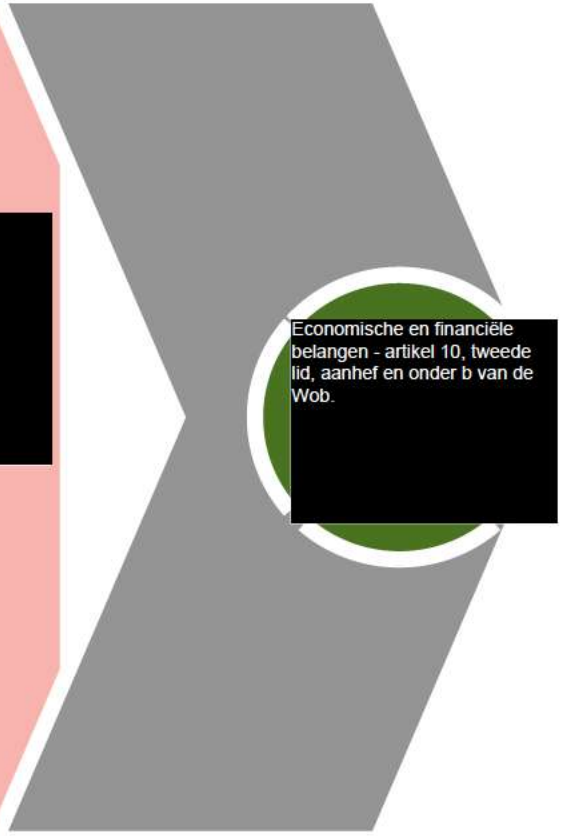
Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat met name:
  - Instellen periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens

- Instellen van gemeente-brede bereikbaarheidsheffing als onderdeel van de gemeentebelastingen.

[redacted]
Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

- Overwegingen doorrekenen, implementatie:
  - Allocatie voor opgave Schaalsprong?
  - Risico afwijkingen ("ceteris paribus")?
  - ...



(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat met name:
  - Instellen eenmalige verkoopheffingen vastgoed

- Instellen van <u>eenmalige notariële verkoopheffingen</u> bij eerste transactie nieuw vastgoed

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

- Werkassumptie <u>nieuw vastgoed</u>: 2020-2040 realisatie woningambitie Den Haag 50,000 nieuwe woningen

- Overwegingen doorrekenen, implementatie:
  - Budget-technisch: oormerken accres?
  - Allocatie voor opgave Schaalsprong?
  - Realisatie programma nieuwe woningen, onzekerheidsafslag?
  - Risico afwijkingen ("ceteris paribus")?
  - ...

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- In onze ervaring bij het doorrekenen van bekostigingsmogelijkheden zijn dat met name:
  - Opbrengst OZB increment impactzones

- Bekostiging koppelen aan baathebbende:
  - Definiëren van impactzones waarin de meeste baat valt als gevolg van realisatie scope Schaalsprong.
  - Waardebasis WOZ/OZB;
  - Zeegge impact/opslag 10%; onttrekking en oormerken 50%

- Breedst mogelijke impactzone (nader vast te stellen aan de hand van scope):
  - Bezuidenhout
  - Stationsbuurt
  - Centrum
  - Schildersbuurt
  - Laakkwartier en Spoorwijk
  - Binckhorst
  - Hoornwijk
  - Ypenburg

- Opbrengstpotentieel per jaar op basis van aantal woningen en WOZ waarde impactzone: financieel per jaar .

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- Dit beeld wordt verder uitgewerkt naar een eindbeeld (inclusief de in deze presentatie nog niet uitgewerkte bronnen) en verder gekwantificeerd.

- Daarbij wordt nog gewerkt aan:

  - Variabelen per perspectief (e.g. waardeontwikkeling vastgoed) .

  - Overige bronnen; we kijken in termen van significant opbrengstpotentieel *vooral* nog verder naar:
    - Potentieel instellen congestie/millieuzone heffing centrum
    - Potentieel erfpachtconversie bredere ontwikkelprogramma's gemeente Den Haag

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

Overig door te rekenen ..

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

(NB: bij realisatie van alle maatregelen cf. aannames etc. uit bekostigingspakket voorgaande pagina's)

ZOB > 100%	ZOB ~65%	ZOB 90%	ZOB ~75%
Persp. 1: Optimaal benutten, geen nieuwe infra	*Persp. 2:* Investeringen in de auto en trein. Schenktunnel en station bij Binckhorst	*Persp. 3: Beperkte mobiliteitstransitie. Hub in gebied en HOV naar station LV*	*Persp. 4: Maximale mobiliteitstransitie. Hub in gebied en bij A4, HOV door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft*

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

..angement bekostiging, financiering en aanbesteding SRM-CID-Binckhorst

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

Overig door te rekenen ..

[redacted]
Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

(NB: bij realisatie van alle maatregelen cf. aannames etc. uit bekostigingspakket voorgaande pagina's)

ZOB > 100%

ZOB ~65%

ZOB 90%

ZOB ~75%

[redacted]
Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- *Ter illustratie: uit te werken impact perspectieven op waardeontwikkeling vastgoed in/rondom projectgebied*

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

[redacted]

ZOB > 100%

ZOB 63%

ZOB 88%

ZOB 56%

Persp. 1: Optimaal benutten, geen nieuwe infra

Persp. 2: Investeringen in de auto en trein. Schenktunnel en station bij Binckhorst

Persp. 3: Beperkte mobiliteitstransitie. Hub in gebied en HOV naar station LV

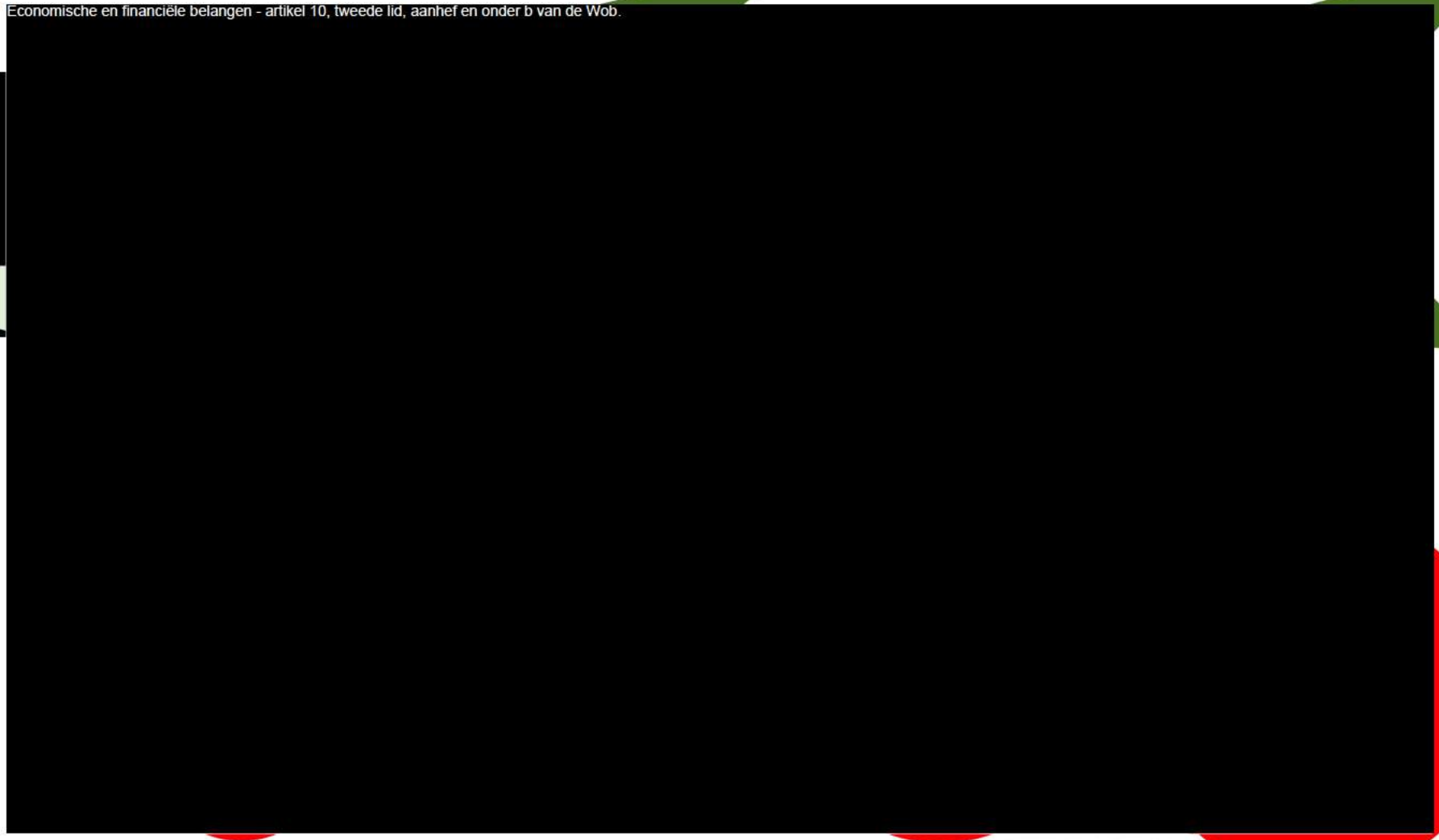
Persp. 4: Maximale mobiliteitstransitie. Hub in gebied en bij A4, HOV door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

- *Ter illustratie: uit te werken impact perspectieven op waardeontwikkeling vastgoed in/rondom projectgebied*



(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

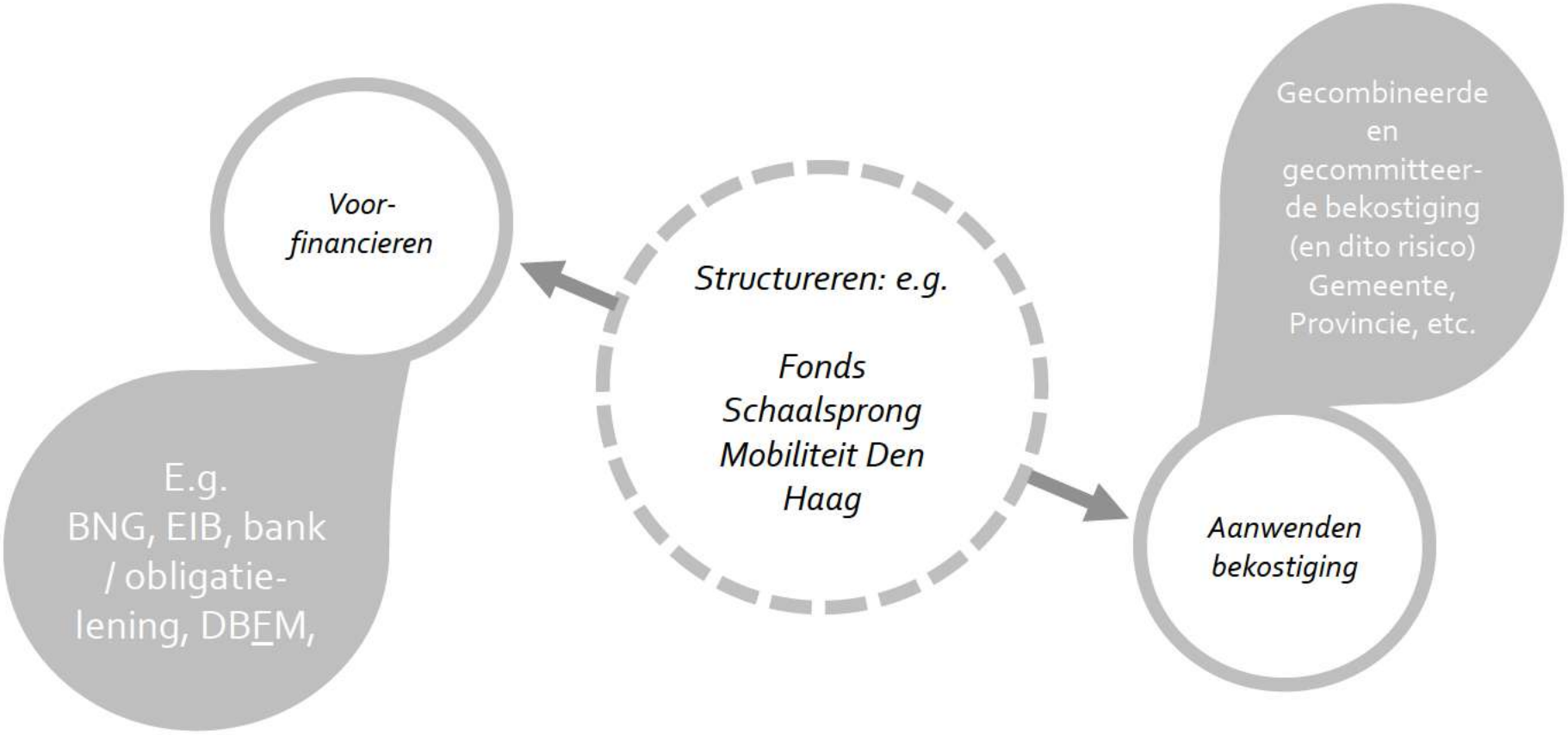
(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie

(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

(3b) Toelichting bekostigingsopties

Meest kansrijke innovatieve opties in termen van opbrengstpotentie



(berekeningen zijn nog work-in-progress: dit getal is een orde-grootte indicatie)

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

2a: onderscheid bekostiging financiering structurering

2b: cashflow inkomsten en uitgaven

2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

3a: groslijst

3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

4: Discussie:

4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

(4) Discussie

Missen we nog kansrijke opties?

Agenda themasessie

1: **Opening en introductie**

2: **Toelichting benadering/model**

2a: onderscheid bekostiging financiering structurering

2b: cashflow inkomsten en uitgaven

2c: input gegevens (fasering woningbouw)

3: **Toelichting bekostigingsopties**

3a: groslijst

3b: de meest kansrijke opties in termen van opbrengst potentie

4: Discussie:

4a: missen we nog kansrijke opties

5: Afsluiting (evt. vervolgacties)

(5) Afsluiting

Evt. vervolgacties

foto's

[redacted]

foto

[redacted]

[redacted]@RebelGroup.com

[redacted]

REBELGROUP.COM

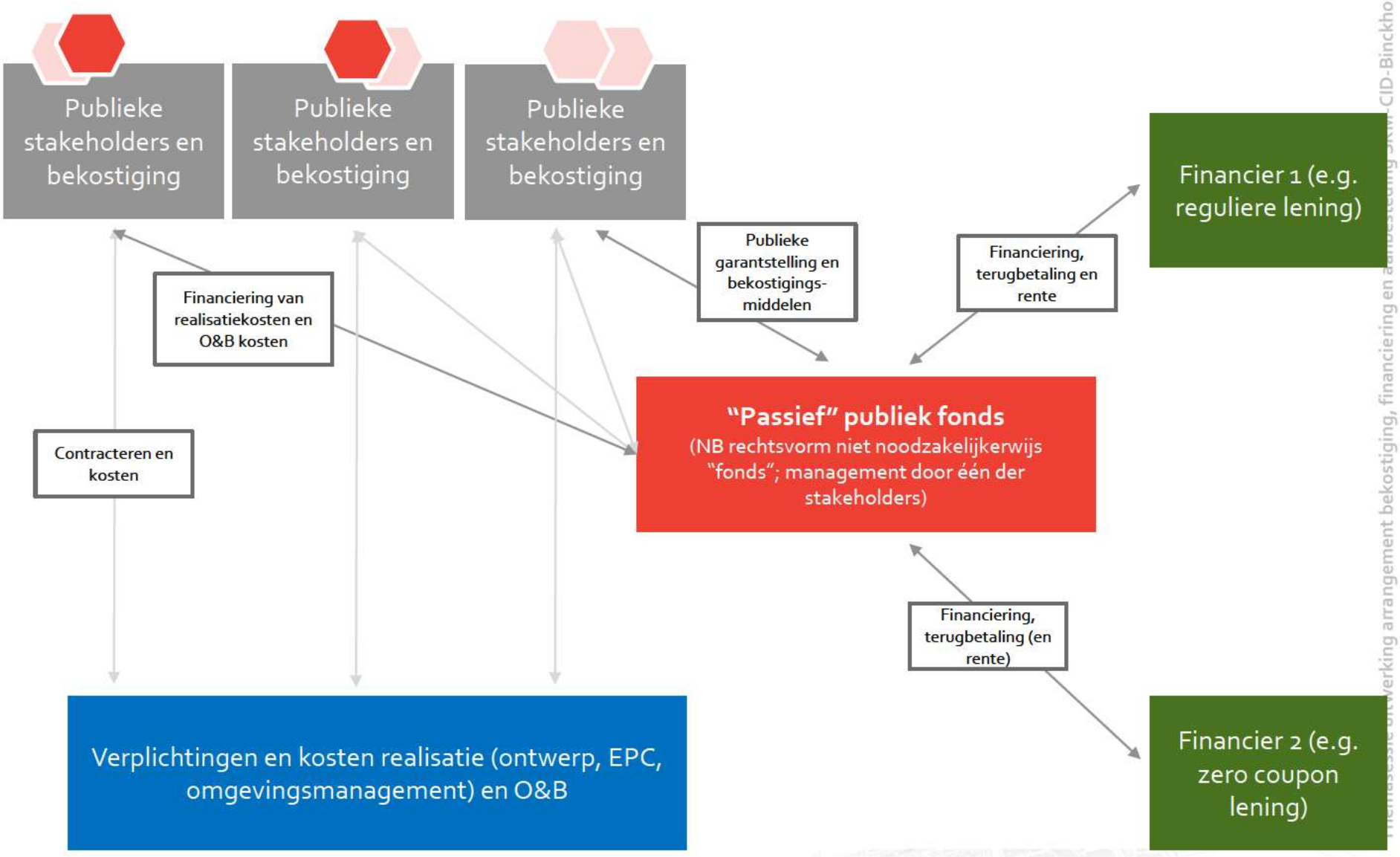
REBEL

ANNEX: FONDSVORMEN

[back-up slides]

ANNEX: FONDSVORMEN

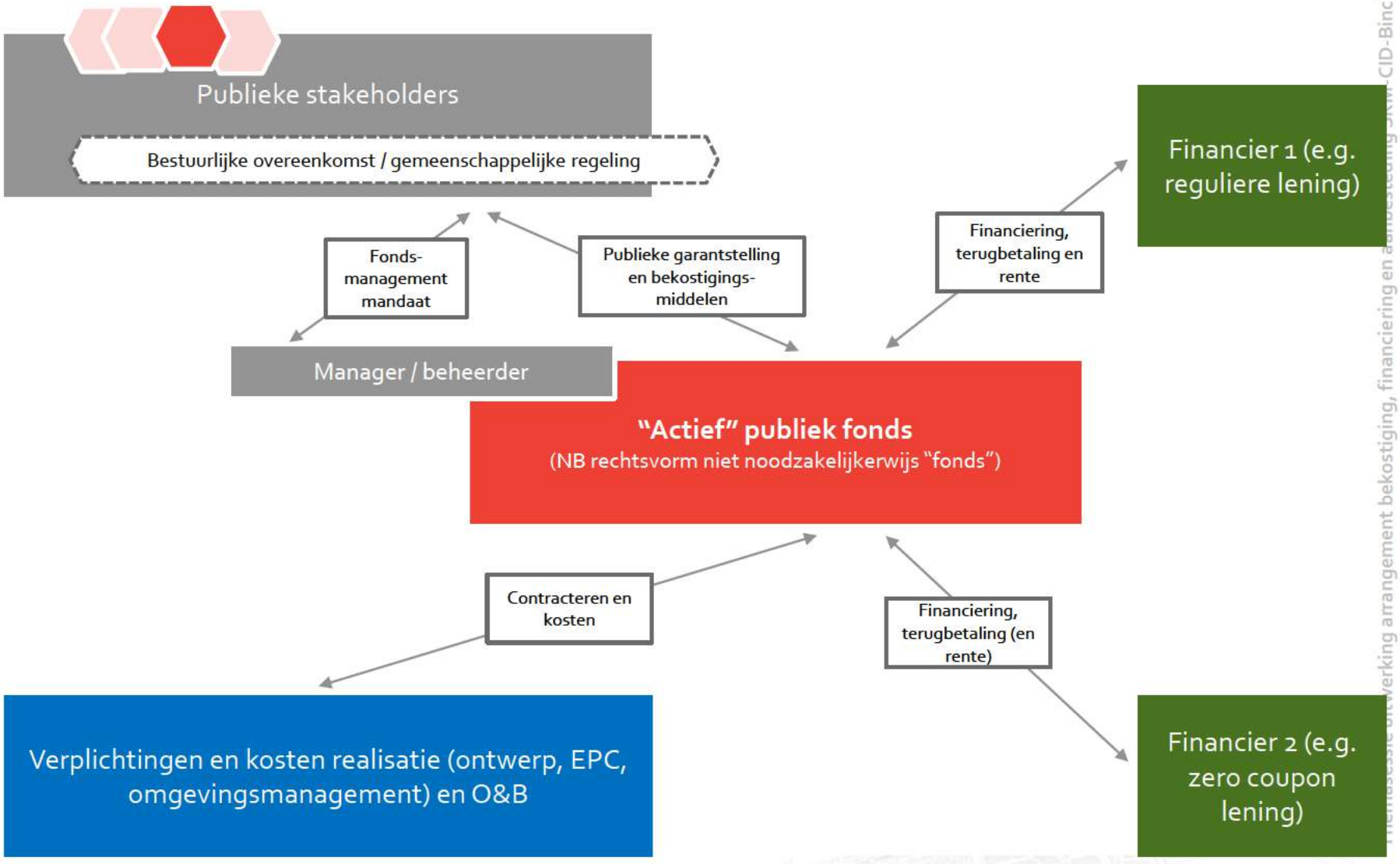
Gezamenlijke bekostiging en financiering, separaat opdrachtgeverschap



Themasessie uitwerking arrangement bekostiging, financiering en aanbesteding SKW CID-Binckhorst

ANNEX: FONDSVORMEN

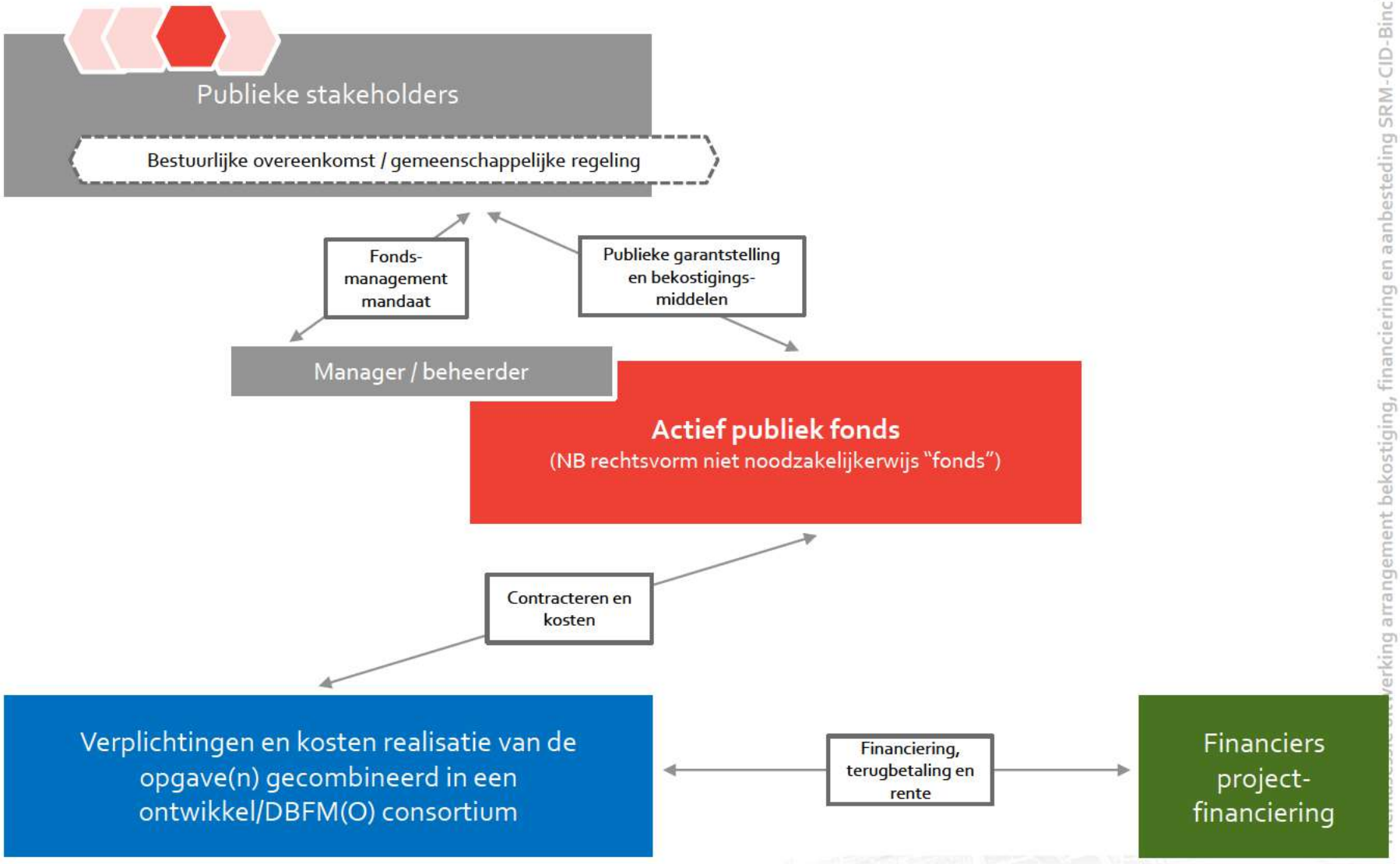
Gezamenlijke bekostiging, financiering en opdrachtgeverschap



Thematische uitwerking arrangement bekostiging, financiering en aanbesteding SKW CID-Binckhorst

ANNEX: FONDSVORMEN

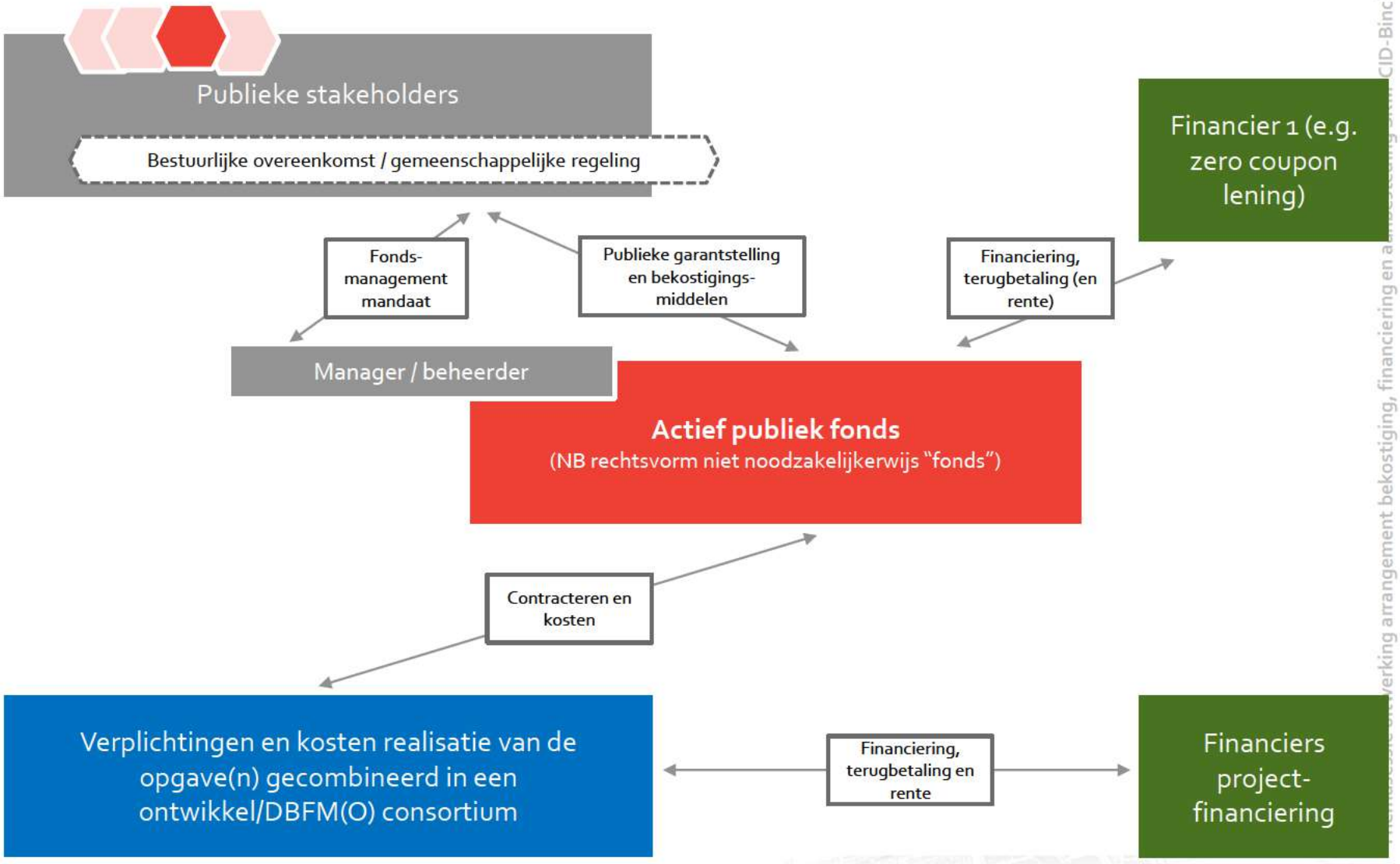
Gezamenlijke bekostiging, opdrachtverlening aan DBFM(O) consortium



Marktconsultatie Verwerking arrangement bekostiging, financiering en aanbesteding SRM-CID-Binckhorst

ANNEX: FONDSVORMEN

Gezamenlijke bekostiging, opdrachtverlening aan DBFM(O) consortium, gedeeltelijke publieke financiering



Den Haag

CONCEPT

Aan
Mevrouw P. Krikke, burgemeester

MEMO

Afzender
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Directie / afd. Mobiliteit
Doorkiesnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
17 augustus 2018

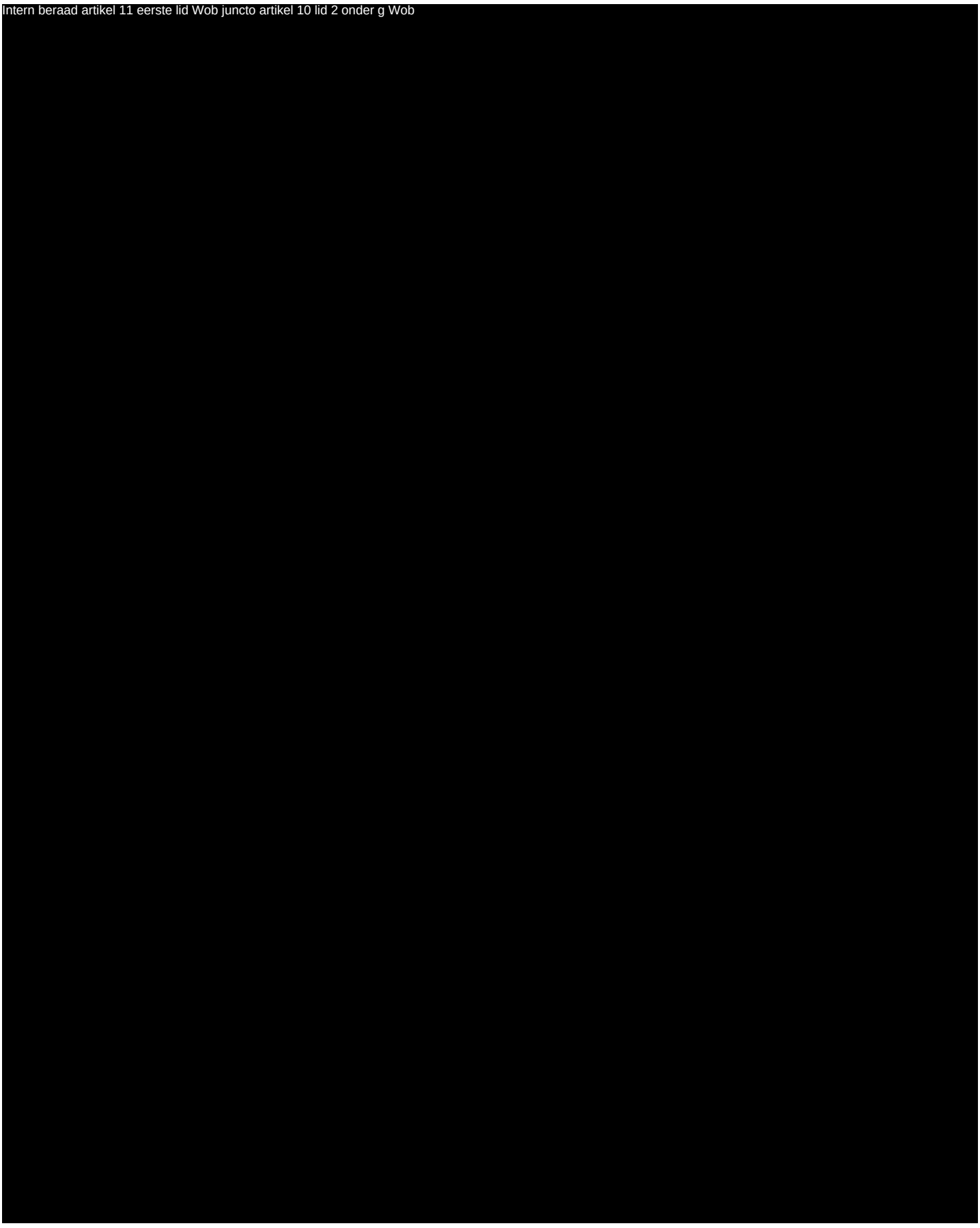
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



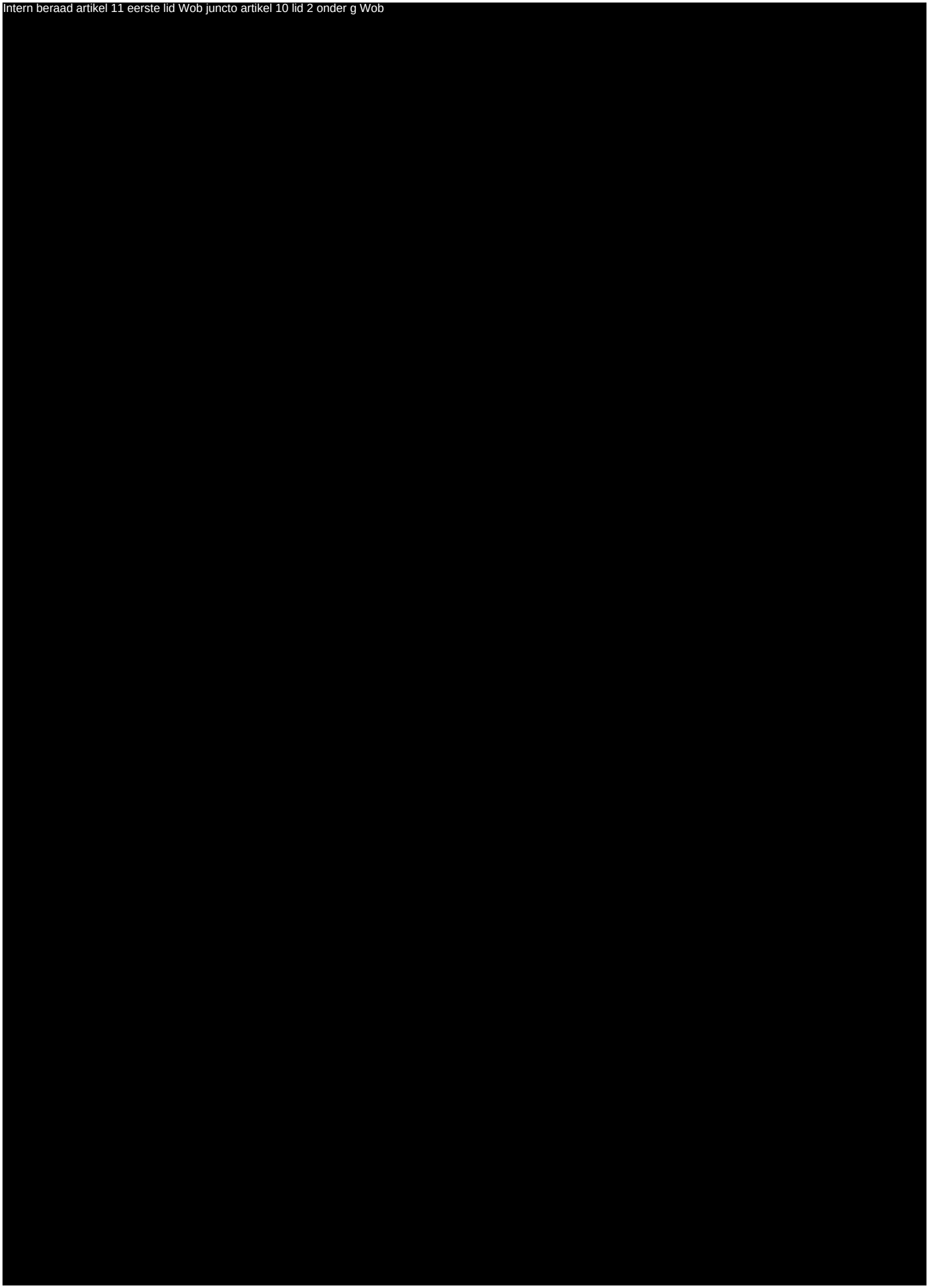
Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

CONCEPT

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob