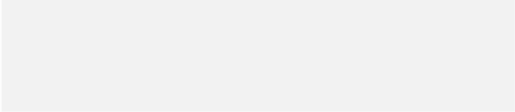


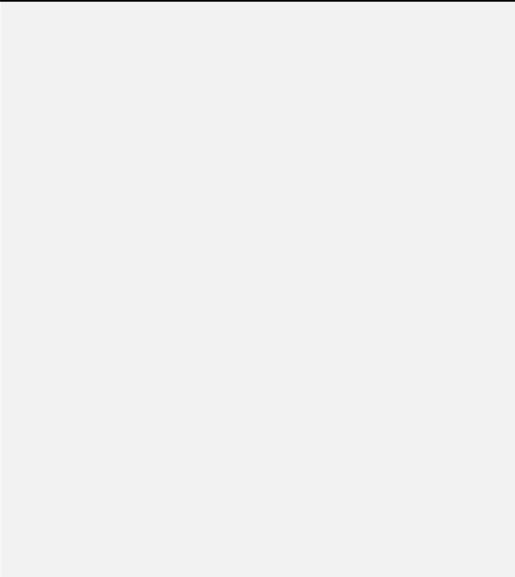
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



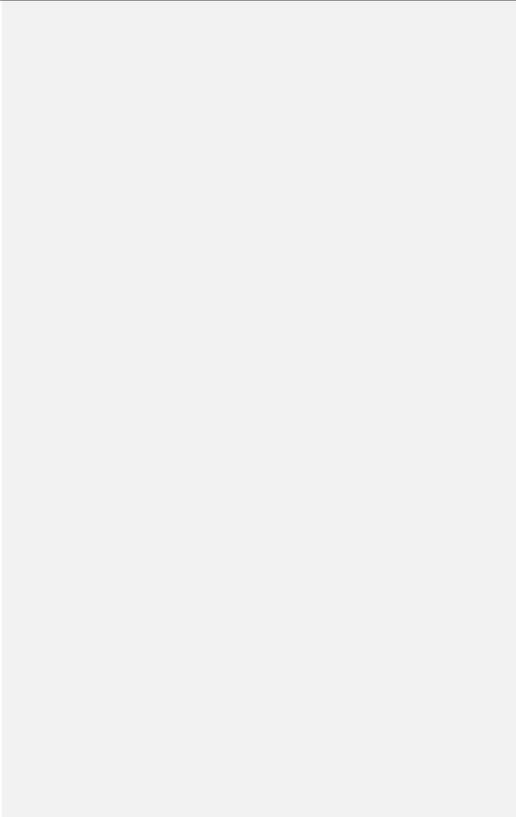
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



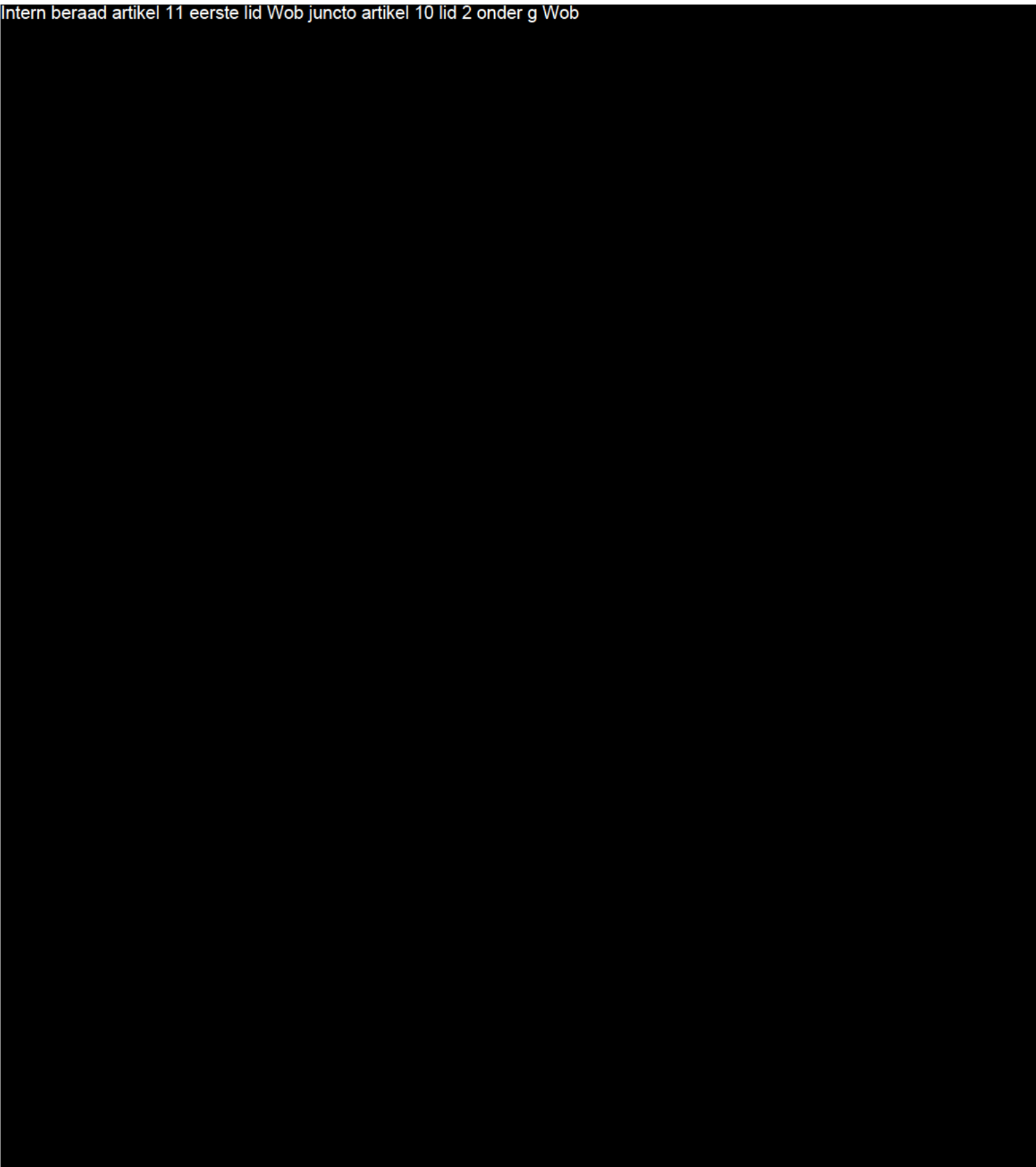
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



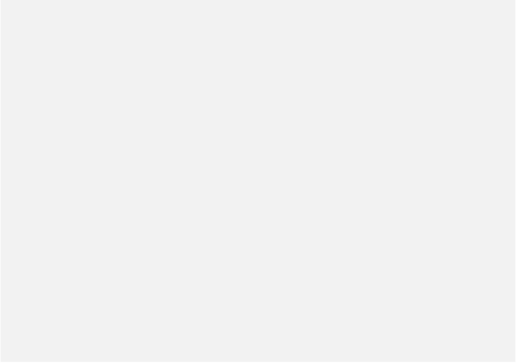
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



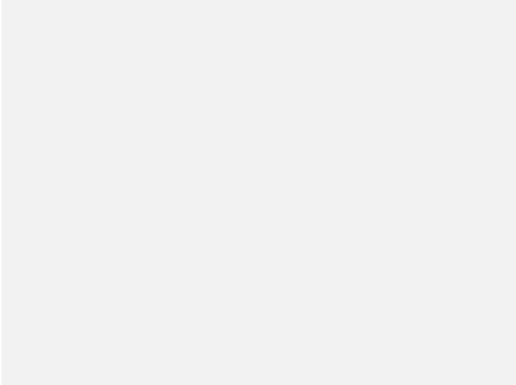
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

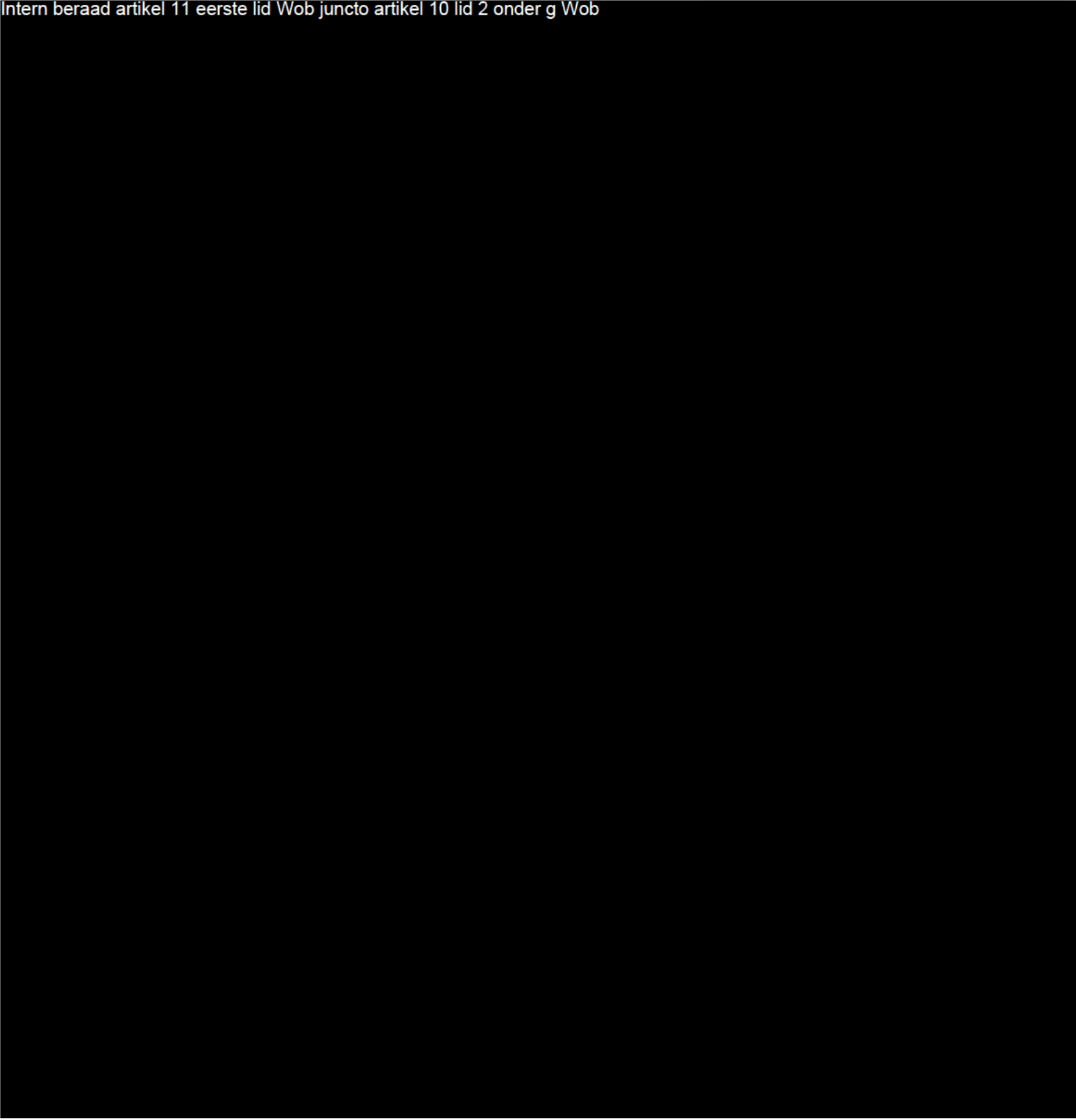


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



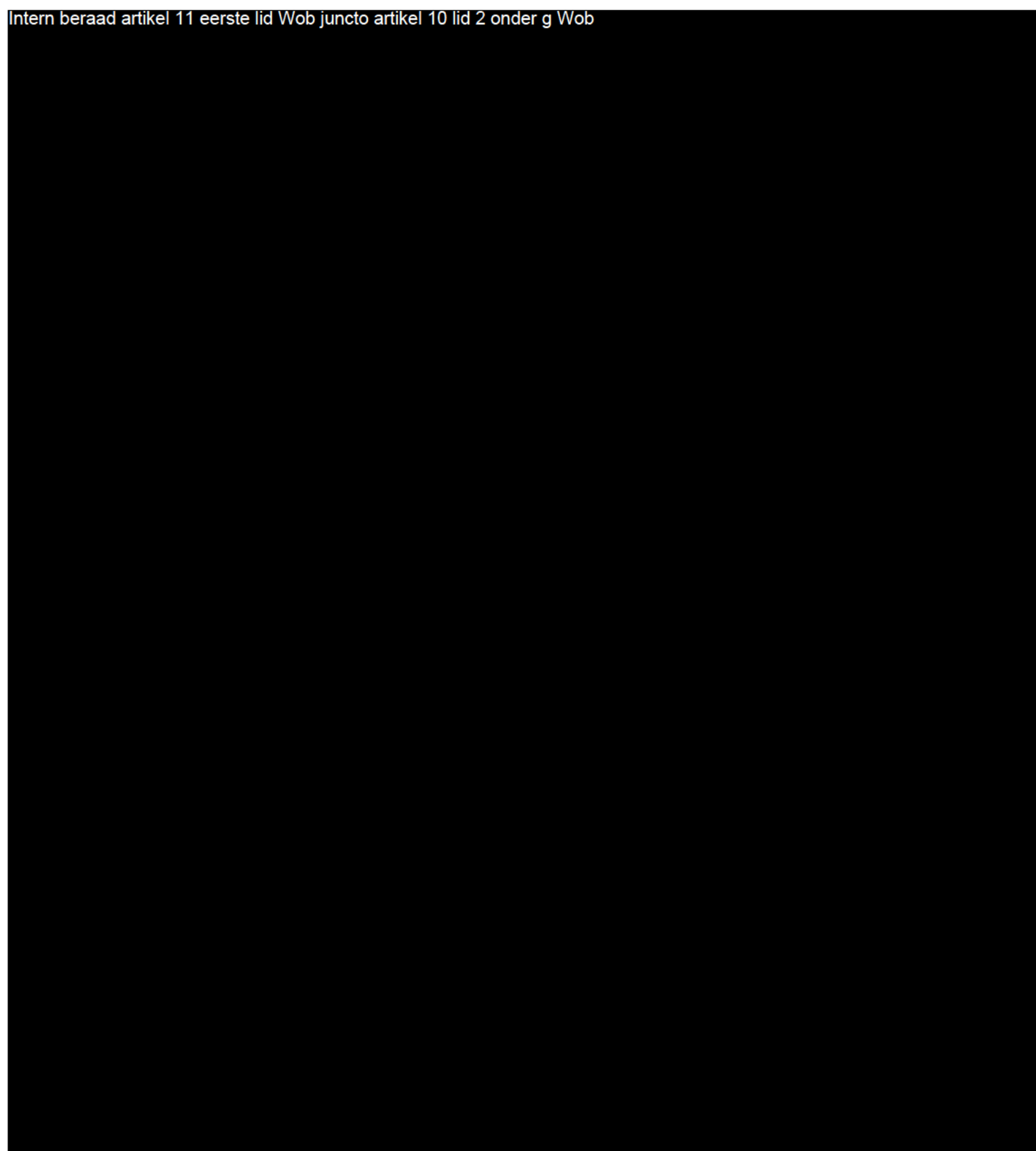
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handreiking MIRT-verkenning

ruim een jaar onderweg

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

De Handreiking MIRT-verkenning is sinds mei 2010 in gebruik. Sindsdien zijn verschillende wetten, regels en beleid gewijzigd, die van invloed zijn op de MIRT-verkenning. De basis van de Handreiking MIRT-verkenning blijft echter in tact, want de indeling in vier fasen verandert niet. Daarom geen volledige actualisatie van de handreiking op dit moment, maar een update met daarin de belangrijkste wijzigingen.

Deze update geeft deze wijzigingen weer en gaat in op de veranderde handelswijze met betrekking tot de MIRT-verkenning.

De laatste versie van de huidige handreiking is te vinden op: tracemer.nl onder Kaders en handreikingen.

1. MIRT

De MIRT Spelregels zijn geactualiseerd. Per 1 januari 2012 vervangen de geactualiseerde spelregels de versie van 1 januari 2009. Het aantal beslismomenten is teruggebracht van vijf naar vier, waarbij de separate uitvoeringsbeslissing is vervallen:

- Beslismoment 1: Startbeslissing (verkenningfase)
- Beslismoment 2: Voorkeursbeslissing (verkenningfase)
- Beslismoment 3: Projectbeslissing (planuitwerkingsfase)
- Beslismoment 4: Opleveringsbeslissing (realisatiefase)

De actualisatie betreft naast de verandering in het aantal beslismomenten een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernating' in het kader van de start van het Deltaprogramma, het integreren van de uitkomsten van Sneller&Beter (met name procesontwerp) en de gewijzigde Tracéwet.

Voor de MIRT-verkenning moet tevens rekening worden gehouden met een wijziging in de overlegfrequentie van het BO-MIRT.

Voorheen vonden de BO-MIRT overleggen elk half jaar plaats. Vanaf 1 januari 2012 alleen in het najaar. Start- en voorkeursbeslissingen kunnen nu het hele jaar genomen worden door de Minister, ook buiten het BO-MIRT.

Het projectspecifieke BO wordt hierdoor belangrijker. De voortgang van het project zal dus ook buiten het BO-MIRT besproken worden. Bij het samenstellen van het projectspecifieke BO moet hiermee rekening worden gehouden, vooral in verband met de overlegfrequentie.

De afdeling van het Ministerie van I&M die zich bezighoudt met het MIRT is per 1 januari 2012 te vinden bij DG Ruimte en Water, directie Gebieden en Projecten. Deze afdeling houdt zich ook bezig met Sneller&Beter.



2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Toekomstige plannen over ruimte en mobiliteit staan beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In de SVIR beschrijft het kabinet in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. Tot 2020 zijn de infrastructurele keuzes al gemaakt. Op 14 juni 2011 heeft de Minister de SVIR aangeboden aan de Tweede Kamer. In de eerste helft van 2012 wordt de structuurvisie naar verwachting definitief vastgesteld. De SVIR heeft als belangrijk uitgangspunt de decentralisatie van ruimtelijk beleid. Dat betekent dat samenwerking tussen overheden belangrijker wordt.

In de SVIR zijn drie hoofddoelen geformuleerd voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de *concurrentiekracht* van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de *bereikbaarheid* waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een *leefbare en veilige* omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Deze drie hoofddoelen zijn onderverdeeld in dertien nationale belangen. Een belangrijk signaal vanuit alle nationale belangen is de aandacht voor integraal werken en het belang van een samenhangend beleid voor ruimte en mobiliteit.

Het rijk maakt ter ondersteuning van de regio's aan de hand van de gebiedsagenda's per landsdeel samenwerkingsafspraken over integrale ruimtelijke en mobiliteitsopgaven. Zo krijgen de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. Dit wordt besproken in de landsdelige BO MIRTs.

Voor de projectgebonden structuurvisie in de MIRT-verkenning heeft de SVIR in zoverre invloed dat er nadrukkelijk gewezen wordt op zo goed en zo veel mogelijk integraal en gebiedsgericht werken. Het rijk zal incidenteel toetsen of de nationale belangen uit de SVIR doorwerken in plannen van decentrale overheden. De SVIR is opgesteld door het rijk en werkt dus ook door in structuurvisies die verplicht zijn door de Tracéwet.

3. Tracéwet

In de Handreiking MIRT-verkenning is al uitgegaan van de gewijzigde Tracéwet (zie p. 15 handreiking).

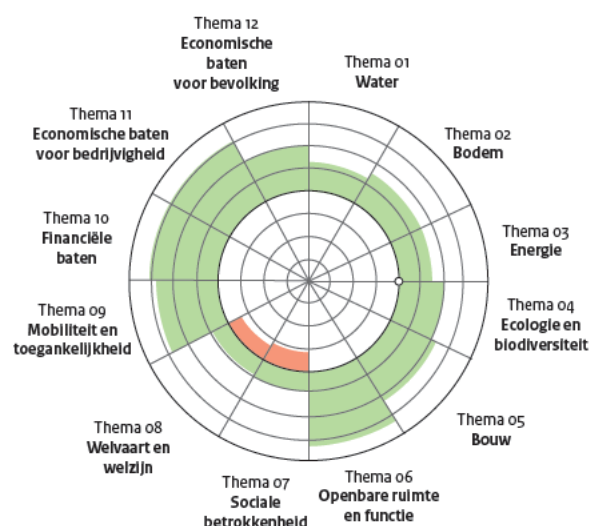
Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vorige Tracéwet zijn:

1. Wettelijke verankering van de verkenningfase.
2. Verantwoording over burgerparticipatie verplicht.
3. Rijksinfrastructuur kan ook in een Wro besluit geregeld worden.
4. Opleveringstoets.

De wijzigingen in de Tracéwet hebben geen invloed op de beschrijving van de MIRT-verkenning zoals deze in de handreiking staat. Wel is er nu ook een verkorte tracéwetprocedure mogelijk bij de Tracéwet, hierover meer hieronder.

Omgevingswijzer

De duurzaamheidsscan is doorontwikkeld tot de Omgevingswijzer, ook wel bekend als Synergiemeter en bevat nu 12 in plaats van 14 thema's. Het is een hulpmiddel van het Steunpunt Gebiedsontwikkeling ten behoeve van integrale afweging. De Omgevingswijzer maakt op een laagdrempelige manier het begrip duurzaamheid concreet, is een check op de volledigheid van de visie en visualiseert diverse oplossingsrichtingen. Momenteel wordt het instrument tevens doorontwikkeld voor de overige MIRT fasen. Meer informatie: Steunpunt Gebiedsgericht Werken/ Programma Duurzame Gebiedsontwikkeling.



Beperkte sectorale verkenningen

Bij verkenningen met een beperkte sectorale opgave kan het toch zinvol zijn om een structuurvisie te maken. Een mogelijk knelpunt bij sectorale opgaven is dat de voorkeur van het bevoegd gezag nergens eerder formeel is vastgelegd (bijvoorbeeld in een beleidsplan). Dit kan overigens ook spelen bij integrale opgaven. Wanneer dit formele kader ontbreekt, kan deze discussie tot aan de vergunningverlening, waterwet-projectplan, Tracébesluit of bestemmingsplan voortslepen. Dit zorgt voor veel discussie en vertraging.

Door een structuurvisie op te stellen gaat hier in ieder geval een zelfbindende werking voor het bevoegd gezag van uit. Deze partij moet zich dan committeren aan het voorkeursalternatief. Dit kan het rijk, de provincie of de gemeente zijn. Wie bevoegd gezag is en of er een plan-m.e.r. moet worden opgesteld is afhankelijk van de opgave.

De hier beschreven ervaring is opgedaan door RWS in het natte werkveld.

Voor vragen hierover kun je contact opnemen met het Programmabureau HoofdWaterSysteem van de Waterdienst.

4. Verkorte Tracéwetprocedure

Bij problemen/ambities die louter lijninfrastructuur of beheergebied van RWS betreffen en waar over de oplossing overeenstemming bestaat, zowel bestuurlijk als in de omgeving van het project, kan de verkorte tracéwetprocedure worden gebruikt, op basis van de nieuwe Tracéwet. Dit kan bijvoorbeeld als er links en/of rechts een rijstrook bij komt (maximaal 2 rijstroken in totaal).

Dit betekent dat de initiatiefnemers al duidelijk voor ogen hebben dat er bijvoorbeeld geen invloed is op een Natura 2000-gebied, er geen verschil van mening met omwonenden bestaat en dat er geen alternatieven voor de oplossing onderzocht hoeven worden. Bij de verkorte tracéwetprocedure wordt de start- en voorkeursbeslissing tegelijkertijd genomen en mondt het proces direct uit in een projectbeslissing. Er wordt dus geen verkenning uitgevoerd.

In de startbeslissing wordt bepaald of een verkorte tracéwetprocedure gevolgd wordt. Het Tracébesluit dient binnen 2 jaar te worden vastgesteld. Als het Tracébesluit m.e.r.-plichtig is, dan wordt de verkorte Tracéwetprocedure met een project-m.e.r. doorlopen. Er hoeft dan geen plan-m.e.r. te worden opgesteld.

Het is belangrijk om je bewust te zijn van de snelheid van het traject. De verkorte tracéwetprocedure heeft tot doel echt snel te zijn en leent zich daarom niet voor informele stappen. Er kan z gezegd, niet uit de stappen uit het normale verkenningstraject worden 'geshopt'. Als toch dergelijke stappen gewenst zijn, dan

dient de Tracéwetprocedure met structuurvisie en plan-m.e.r. te worden gevolgd. Op deze manier worden latere vertragingen voorkomen.

5. Publieksparticipatie in de MIRT-verkenning

Wanneer je wilt komen tot een maatschappelijk gedragen voorkeursbeslissing is het belangrijk om alle relevante partijen in de verkenningssfase te betrekken. Een participatieplan maakt helder wanneer welke partijen betrokken moeten worden. Een goed participatieplan kijkt naar het integrale proces, en wordt dan ook in een vroeg stadium opgesteld. Het participatieplan moet gelinkt worden of opgenomen zijn in het plan van aanpak dat in de startfase wordt uitgewerkt.

Het CPP adviseert bij complexe(re) projecten ook een (digitaal) participatieplan beschikbaar te stellen. Op deze manier weet het brede publiek wie, wanneer, waarover betrokken wordt en kan daarop reageren. Ook kan men zich als geïnteresseerde aanmelden.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) daarentegen is een abstracte onderzoeksagenda en slecht te begrijpen voor het publiek. Uit onderzoek van het Centrum Publieksparticipatie (CPP) blijkt dat het vragen om zienswijzen op de NRD reactief is en de verhoudingen verhardt. Op basis van de opgedane ervaringen concludeert het CPP dat bij een voornemenprocedure een kennisgeving (op basis van Tracéwet en/of Wet milieubeheer; *p. 36 in handreiking*) met daarin een beschrijving van het voorgenoemen proces tot aan het MER volstaat. De NRD wordt niet meer ter visie gelegd bij IenM-projecten. De analyse en verbetervoorstellen van het CPP zijn in oktober 2011 aan het Infrastructuur en Ruimte Overleg (IRO) voorgelegd. Het IRO stemde in met zowel de vijf uitgangspunten voor de kennisgeving als de procesmatige invulling van de voornemenprocedure (zie hieronder).

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. Een maximale grootte: half tabloid (A4) met maximaal 550 woorden. Rijkshuisstijl lettertype Serif corpgrootte 8, interlinie 10.
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. Gerichtte vragen aan het publiek.

Voorbeeld vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bij de start van een Verkenning wordt de aanpak van de opgave gezien in de aanleg van een spitsstrook van minder dan 5 kilometer, uitbreiding van woningbouw met minder dan 2000 huizen en de aanleg van een natuur/water-bergingsgebied van minder dan 100 ha. Deze spitsstrook, woningbouw en landinrichting vallen onder de grens van de D-lijst uit het gewijzigde Besluit m.e.r. Het is dan verplicht om goed uit te leggen of er geen wezenlijke milieu-effecten verwacht worden. Dit gebeurt middels een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Indien er toch wezenlijke milieu-effecten verwacht worden dan dient een volledige m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

6. Besluit m.e.r.

Op 1 april 2011 is het Besluit milieu-effectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd (bijlage C bij het Besluit). Er zijn nu meer situaties waarbij eerst beoordeeld moet worden of een project-m.e.r. moet worden uitgevoerd in de planuitwerkingsfase (bijlage D). Per activiteit is een grens benoemd. Voor verkenningen waarbij activiteiten verkend worden die op de D-lijst staan en die boven de genoemde grens uitkomen, moet altijd een plan-m.e.r. worden uitgevoerd als een structuurvisie wordt opgesteld. Als de activiteit niet boven de in het Besluit m.e.r. genoemde grens uitkomt (bijlage D), moet er wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er geen wezenlijke milieu-effecten worden verwacht. Hier is geen wettelijke procedure aan verbonden. Als uit de beoordeling komt dat wezenlijke milieu-effecten te verwachten zijn, dan moet alsnog een m.e.r. worden opgesteld. Als geen wezenlijke milieu-effecten worden verwacht, moet wel in het moederbesluit gemotiveerd worden waarom geen m.e.r. is uitgevoerd. Voor 1 april 2011 schreef het Besluit geen beoordeling voor als de activiteit onder de grenswaarden uit de D-lijst bleef. Zie verder links op: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/mer/specialkids/nieuws/wijziging-besluit-o/>

7. Raming

Om te komen tot een doelmatig, sober en realistisch ontwerp moet in alle projectfasen bewust met de kosten worden omgegaan. De versterking van dit kostenbewustzijn en het risicodenken wordt vormgegeven door de inzet op risicomanagement binnen RWS. Daarnaast is tussen de beleidsdirecties en RWS afgesproken geen Voorkeursbesluit (VKB) meer te nemen bij teveel kennisonzekerheid, of in de raming een onzekerheidsreserve toe te voegen.

Ook moeten in de scope 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 walstrook (nice to have) bij ligplaatsen (need to have) voor binnenvaartschepen. Of bijvoor-

beeld de aanleg van een extra rijstrook (need to have) met wegverlichting (nice to have).

Life Cycle Cost (LCC) is verder ontwikkeld. Daarnaast wordt in het kader van bezuinigingen nog meer gestuurd op het goed inschatten van de risico's in ramingen. De eis aan de kostenraming (inclusief BTW) bij het voorkeursalternatief blijft een nauwkeurigheid van 25% om te komen tot een passend richtinggevend budget. In de raming moeten aanleg, B&O en vervanging (LCC) worden meegenomen. Er is inmiddels een SSK-ramingsformat bij RWS (DVS) beschikbaar waarmee RWS-projecten hun LCC inzichtelijk kunnen maken.

Studies rondom verkenningen

Recent zijn enkele studies gedaan rond verkenningen.

In januari 2012 worden twee rapporten gepubliceerd, die opvraagbaar zijn bij Programmabureau Verkenningen en Planstudies RWS (Dienst Verkeer en Scheepvaart):

- **Ex-ante analyse nieuwe stijl MIRT-verkenning**

Door Pieter Marijt is als afstudeeropdracht vanuit de TU Delft een brede analyse gedaan van MIRT-verkenningen. Een brede literatuurstudie en 20 interviews met projectteamleden uit vijf verschillende projecten hebben resultaten opgeleverd uit alle aspecten van Sneller&Beter om mee te nemen in nieuwe verkenningen.

- **Kwaliteitsborging in verkenningen**

Door DHV is een studie gedaan om structuur te geven aan kwaliteitsborging rondom verkenningen. Dit is een eerste aanzet tot een handreiking en biedt informatie over hoe kwaliteitsborging door de verkenning heen vorm te geven.

8. Bijlage 'Zinnige effectbepaling in Verkenningen'

In de Handreiking MIRT-verkenning zijn bijlagen 'Zinnige effectbepaling in Verkenningen' opgenomen. Omdat ZEB nog in ontwikkeling is, zijn in de handreiking concepten opgenomen. Op de volgende pagina een update over de stand van zaken van de in de handreiking genoemde thema's. De stukken zijn door RWS opgesteld.

Voor meer informatie over de bijlagen en handreikingen kunt u contact opnemen met het betreffende Steunpunt. Een overzicht van alle steunpunten vindt u in Appendix 4 van de Handreiking MIRT-verkenning. In de tabel op de volgende pagina zijn alleen contactgegevens vermeld als deze afwijken van de in Appendix 4 genoemde contactgegevens.

Thema	Status per dec. 2010	Status per december 2011
Verkeer	Concept	Naam: Handreiking Effectbepaling verkeer in verkenningen Status: Inhoud blijft ongewijzigd relevant Contactgegevens: [REDACTED]@rws.nl
Lucht	Concept	Naam: Handreiking Lucht in verkenningen Status: Vastgesteld Te vinden in: Werkwijzer Aanleg
Geluid	Concept	Status: Inhoud is ongewijzigd
Natuur	Concept	Naam: Natuur in verkenningen Status: Werkdocument, planning vaststelling: in 2012 Contactgegevens: Steunpunt Natuur [REDACTED]@rws.nl Tel: [REDACTED]
Ondergrond	Concept	Status: Inhoud is ongewijzigd
Water	Concept	Naam: Water in Handreiking verkenningen Status: Inhoud is ongewijzigd
Verkeersveiligheid	Concept	Naam: Procesbeschrijving Verkeersveiligheidseffectberekening Status: Vastgesteld Te vinden in: Werkwijzer Aanleg Naam: Dummy rapportage Verkeersveiligheidseffectberekening Status: Vastgesteld Te vinden in: Werkwijzer Aanleg Naam: Handleiding Verkeersveiligheid (valt onder Procesbeschrijving) Status: Concept (in ontwikkeling)
Externe veiligheid	Concept	Naam: Handreiking voor verkenningen op de weg (EV) Status: In afrondingsfase, planning vaststelling: in januari 2012 Te vinden in: Werkwijzer Aanleg (na januari 2012)
Tunnelveiligheid	Concept	Status: Het concept is wel al verder in ontwikkeling maar nog niet vastgesteld. Er is voortgang ten aanzien van wetgeving en tunnelstandaard. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Steunpunt Tunnelveiligheid (zie Appendix 4).
Klimaatverandering	Concept	Naam: Handreiking Klimaat in Planvorming Status: Inhoud is ongewijzigd, wel in ontwikkeling, vaststelling gepland voor eerste helft van 2012
Gezondheid	Concept	Naam: Handreiking Gezondheid in Verkenningen Status: Vastgesteld Te vinden via: Werkwijzer Aanleg Contactgegevens: Vragen via het Steunpunt Geluid, Bodem, Lucht en Klimaat (zie Appendix 4)
Ruimtelijke kwaliteit	Concept	Naam: Handreiking Ontwerpen in het MIRT Status: Vastgesteld, de handreiking helpt bij het vormgeven van ruimtelijke kwaliteit in de verkenningsfase. Te vinden in: Werkwijzer Aanleg
		Gewijzigde contactgegevens: Steunpunt Gebiedsgericht Werken (ipv Steunpunt Ruimtelijke Kwaliteit): [REDACTED]@rws.nl Zie ook: http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Expertise/Steunpunten/Steunpunt_Natuur/ Ontwerpen in het MIRT via de link: http://vpr.intranet.rws.nl/Algemeen/Kaders_Handreikingen_WA/Project%20Documenten/906_Ontwerpen_in_het_MIRT.pdf
Duurzaamheid	Concept	Naam: Omgevingswijzer bevat nu twaalf in plaats van veertien thema's (zie ook los kader)
OEI bij MIRT-verkenningen	Geen concept	Naam: OEI bij MIRT-verkenningen Status: Ongewijzigd. Wordt momenteel aangepast aan de nieuwste ontwikkelingen van het LCC. Te vinden in: Werkwijzer Aanleg
Plan-mer	Geen concept	Nieuw: Handreiking Advies Reikwijdte en Detailniveau MER (werkdocument). Gewijzigde contactgegevens: Inmiddels is het Tracé/m.e.r.-centrum (TMC) opgegaan in het PVP.



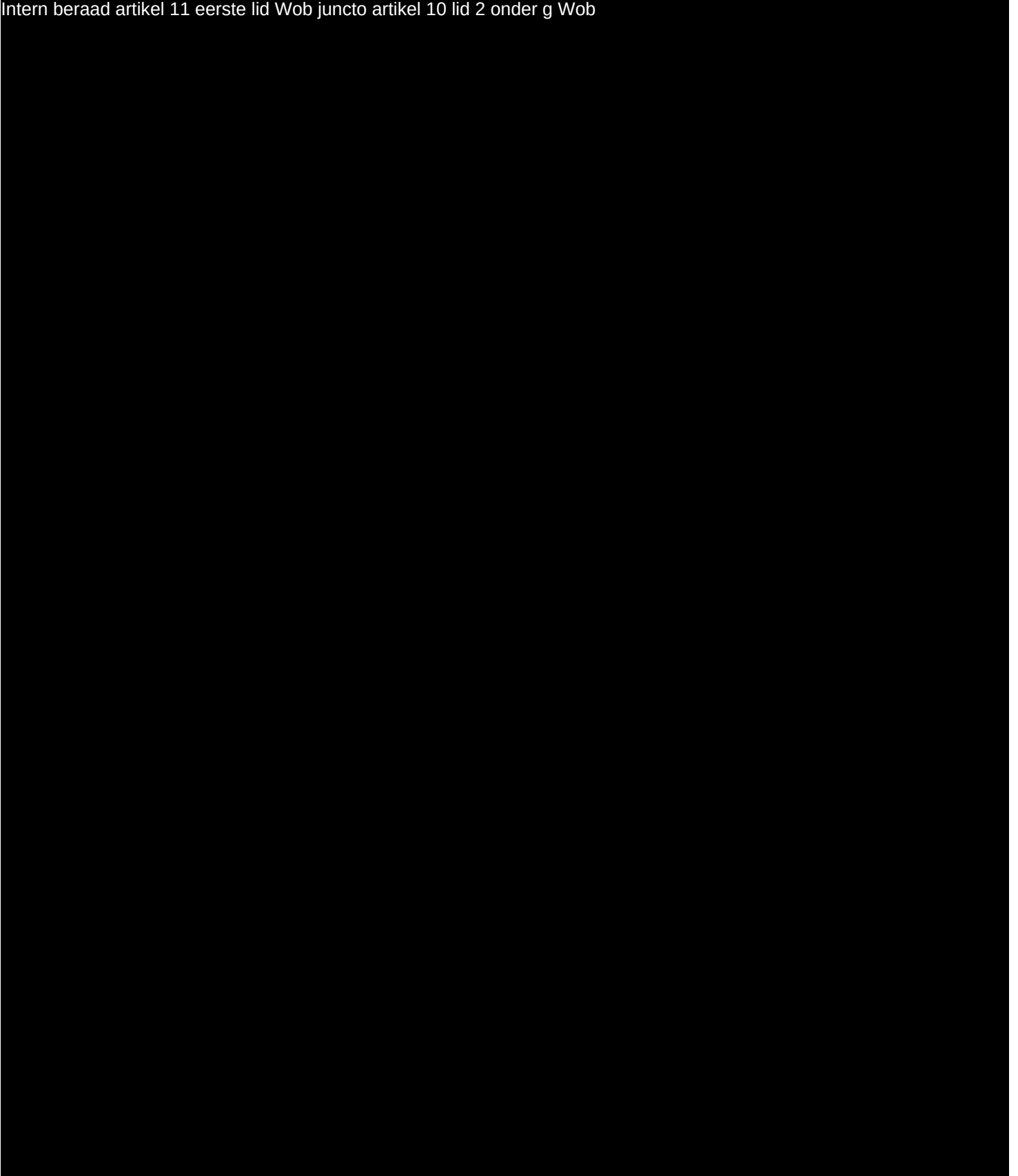
Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

januari 2012 | DVS0112ju029

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Informatie P. Kievoet tbv werkbezoek Minister Ollongren

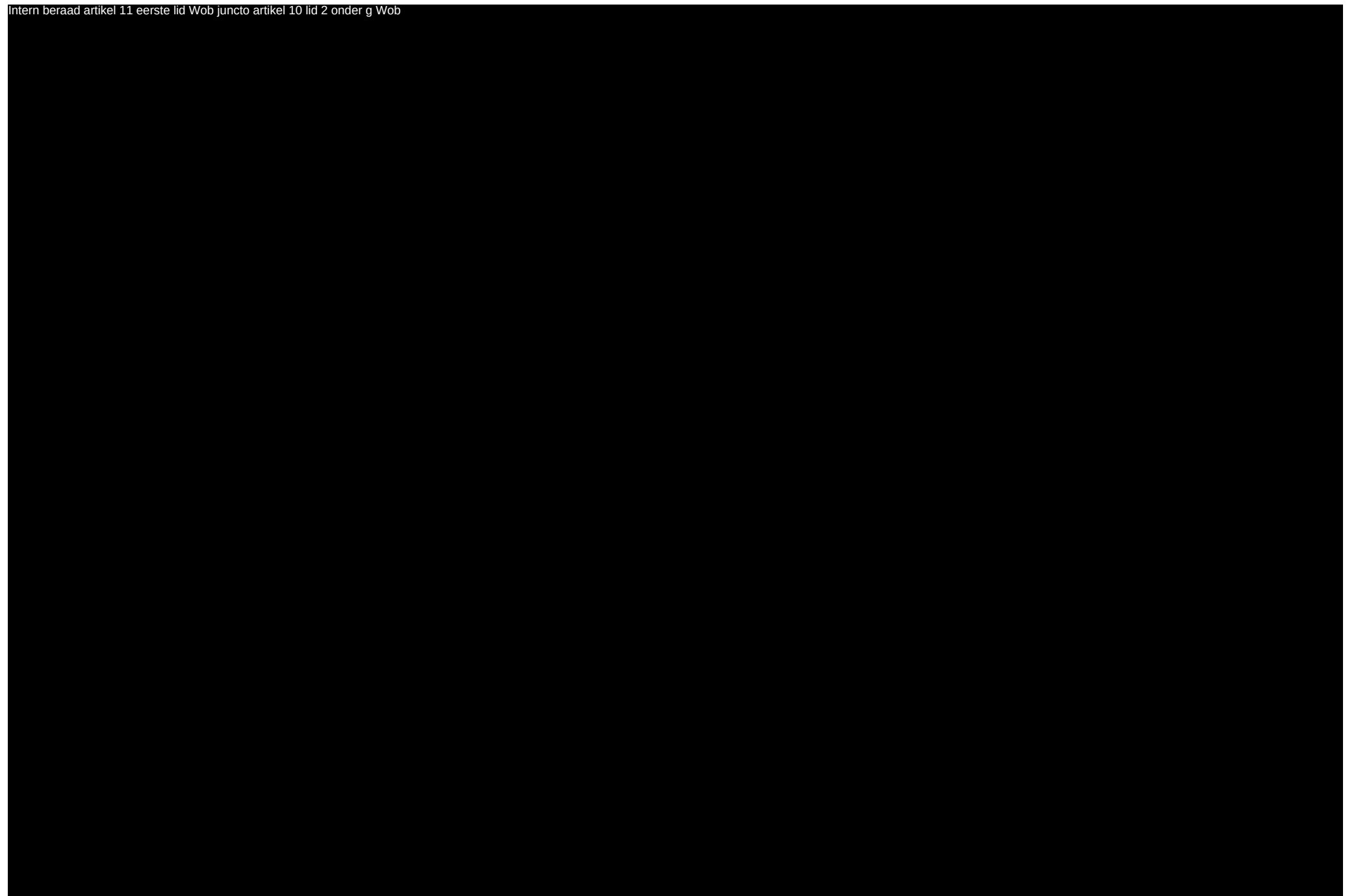
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



BIJLAGE 1

Aan

[REDACTED]

Afdeling

DSO Mobiliteit

Datum

16 mei 2011

Onderwerp

G4 en 4 sporen Oude Lijn

MEMO

Afzender

[REDACTED]

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

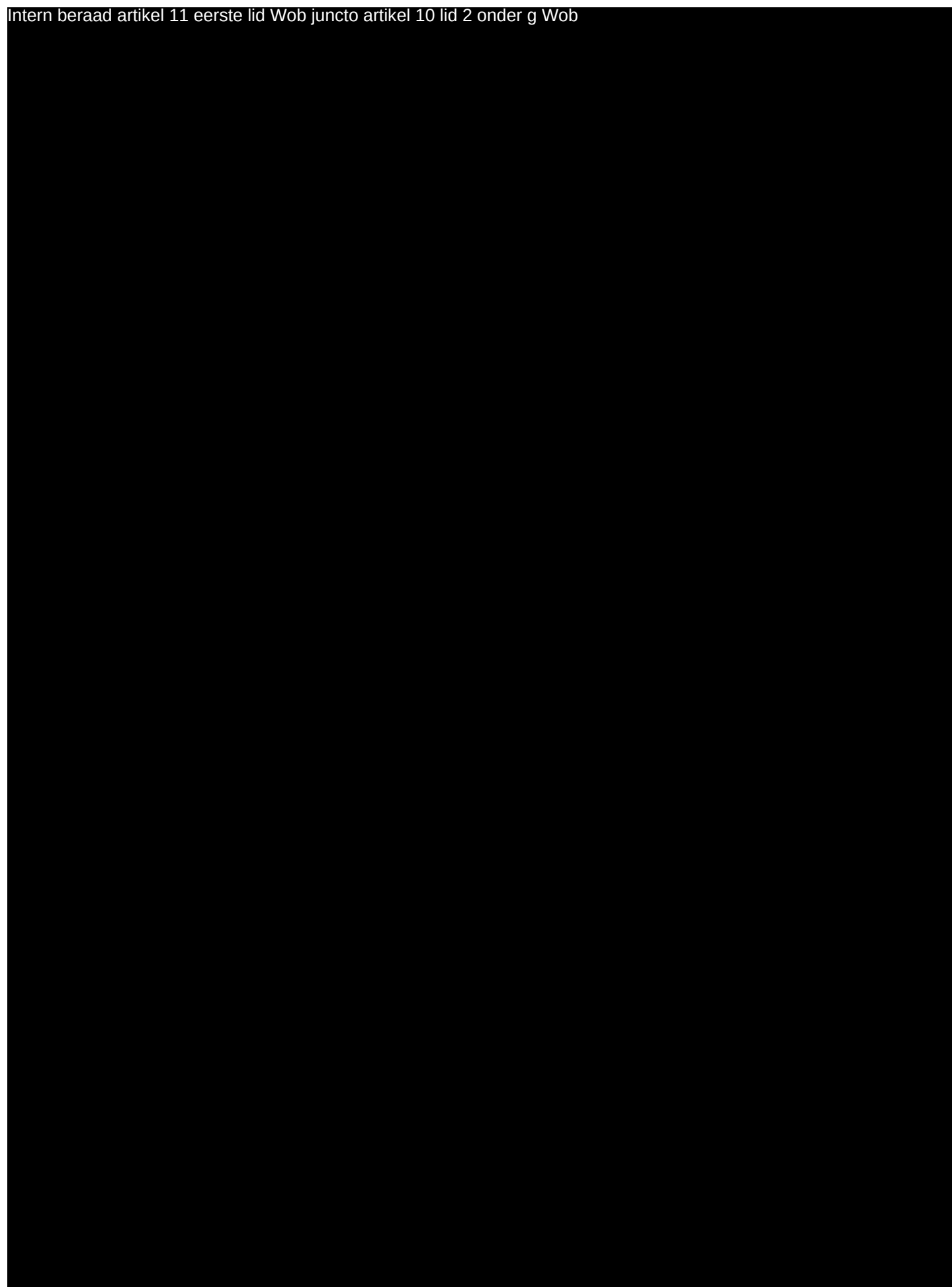
[REDACTED]

E-mailadres

[REDACTED]@den Haag.nl

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

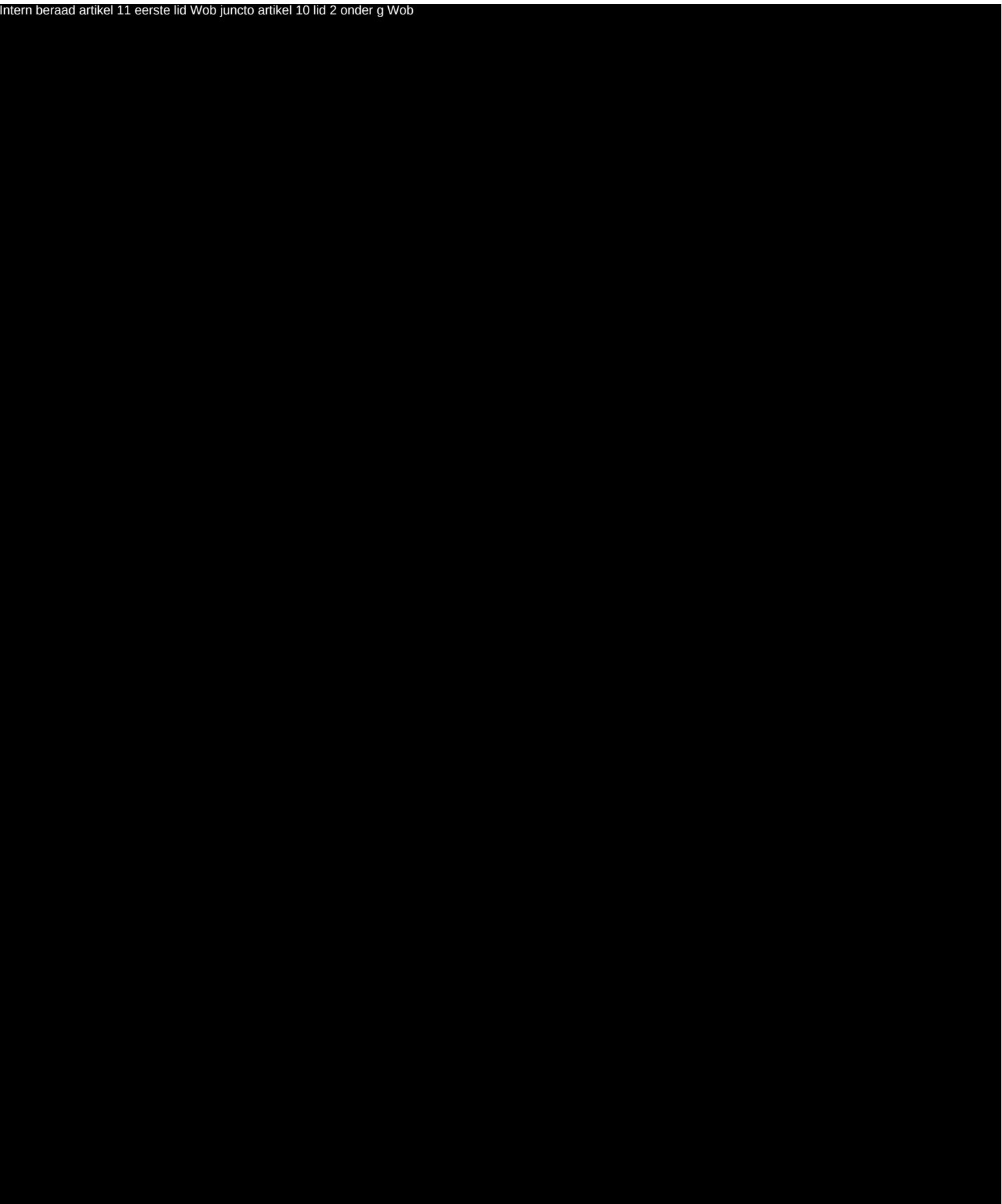
[REDACTED]



Bijlage 1 Globale dienstregeling Den Haag Brussel sinds 9 april jl

Verbinding DH HS- Brussel Zuid	Frequentie per dag	overstap	reistijd	Prijs (enkel)
rechtstreeks	4x (vertrek 6.40 u, 10.40, 14.40 en 18.40 u	0	2 u 35	€ 36,59
Overstap op IC- direct	12x	1	2 u 22	€36,59
Overstap op Thalys	12x	1	1 u 39	€75,80
Overstap op Eurostar	2x	1	1 u 39	€ 79,00

Bijlage 2 : brief van het ICC over het verlies van de treinen naar Brussel



MIRT-VERKENNING REGIO DEN HAAG CID-BINCKHORST

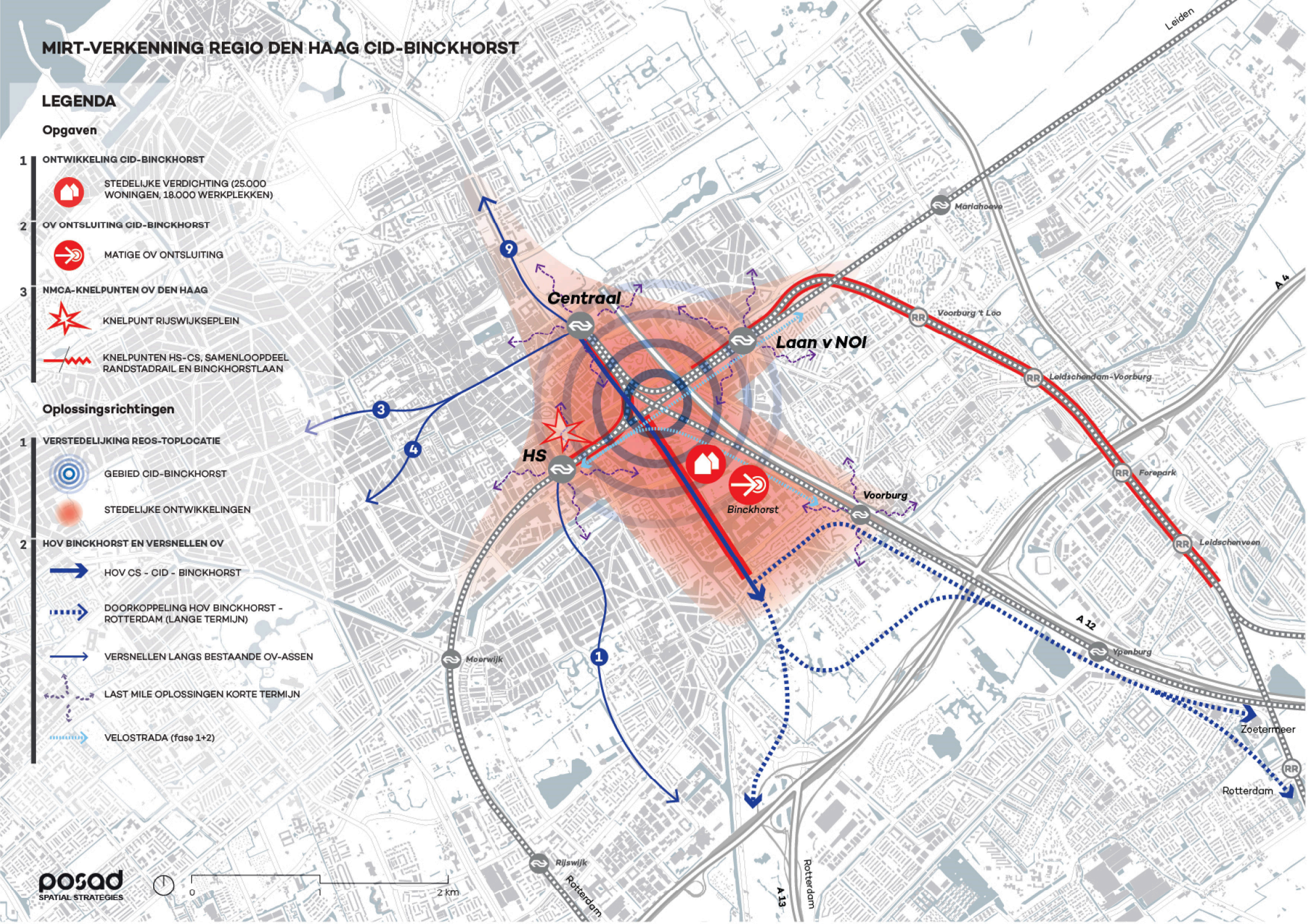
LEGENDA

Opgaven

- 1 ONTWIKKELING CID-BINCKHORST
 - STEDELIJKE VERDICHTING (25.000 WONINGEN, 18.000 WERKPLEKKEN)
- 2 OV ONTSLUITING CID-BINCKHORST
 - MATIGE OV ONTSLUITING
- 3 NMCA-KNELPUNTEN OV DEN HAAG
 - KNELPUNT RIJSWIJKSEPLEIN
 - KNELPUNTEN HS-CS, SAMENLOOPDEEL RANDSTADRAIL EN BINCKHORSTLAAN

Oplossingsrichtingen

- 1 VERSTEDELIJKING REOS-TOPLOCATIE
 - GEBIED CID-BINCKHORST
 - STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN
- 2 HOV BINCKHORST EN VERSNELLEN OV
 - HOV CS - CID - BINCKHORST
 - DOORKOPPELING HOV BINCKHORST - ROTTERDAM (LANGE TERMIJN)
 - VERSNELLEN LANGS BESTAANDE OV-ASSEN
 - LAST MILE OPLOSSINGEN KORTE TERMIJN
 - VELOSTRADA (fase 1+2)





Den Haag

Aan

Portefeuilleoverleg EMR

Datum

29 september 2017

Onderwerp

Kwartiermaken tbv Startbeslissing MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

MEMO**Afzender**

[Redacted]

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

S&P en Verkeer

Doorkiesnummer

[Redacted]

E-mailadres

[Redacted]@denhaag.nl

Beste leden van het Portefeuilleoverleg,

In deze memo wordt de Kwartiermakersorganisatie toegelicht die bij de gemeente Den Haag nodig is om te komen tot een Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning CID-Binckhorst (incl. structurerende mobiliteitsopgaven). Deze Startbeslissing wordt gezamenlijk met de regio en het rijk genomen, waarschijnlijk in januari 2018. Hieruit volgt dat deze partijen (MRDH, Provincie Ministerie IenM) ook bij het opstellen van de stukken moeten worden betrokken.

Achtereenvolgens komen langs de achtergrond, wat is er nodig, uitgangspunten en inrichting van de organisatie.

Achtergrond

In 2018 start er een gebiedsgerichte MIRT-verkenning voor CID-Binckhorst. Het conceptbesluit voor het BO MIRT eind oktober 2017 luidt:

‘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.’

Het Startbeslissing is een formeel MIRT beslismoment met bijbehorend ‘informatieprofiel’ conform de MIRT Spelregels (zie bijlage).

Wat is er nodig?

Het gaat in het kort om het (mede) opstellen van documenten, en anderzijds verzorgen van inbreng tbv de startbeslissing voor de MIRT Verkenning. De spelregels rond het MIRT schrijven een informatieprofiel en andere vereisten voor (zie bijlage). Dit is in grote lijnen de gestelde taak van de kwartiermakers.

Centraal staat dat het voor deze gebiedsgerichte MIRT-verkenning belangrijk is om opgavegericht te denken, en niet louter oplossingsgericht. Ook al zijn er (enkelvoudige) verkenningen mogelijk, waarbij de oplossing wel op voorhand vrij duidelijk is. De nieuwe aanpak van het MIRT (Méér bereiken) vereist een integrale blik rond de gebiedsontwikkeling, maar ook ten behoeve van het aanmerken van oplossingsrichtingen qua bereikbaarheid en anderszins. Daarbij zijn onder andere de '5 i's' gedefinieerd, en het idee is om eerst mogelijkheden te verkennen rond Innoveren, Informeren, Instandhouden, Inrichten, voordat gedacht kan worden over nieuwe Infrastructuur¹. Dit beginsel stond ook centraal in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag (BRDH) dat onlangs is afgerond. Investerings in bereikbaarheid, mobiliteit, infrastructuur zijn niet (alleen) doel, maar vooral ook middel tbv bredere doelen, ambities en opgaven rond de gebiedsontwikkeling. Daaruit volgt dat de (investering in) infrastructuur, die we als gemeente als kansrijk zien qua probleemoplossende werking, *niet 'de doelstelling' mag zijn van de MIRT-Verkenning*. De gezamenlijke opgaven die er liggen, en vooral de bovenlokale significantie ervan staan centraal: op regionaal, metropolitaan en rijksniveau. Deze vormen de kern van het Startbeslissing. Hier zit een mogelijk spanningsveld, omdat er bijvoorbeeld sprake kan zijn van concrete politiek-bestuurlijke wensen om daar wél expliciet in te zijn.

Met regio en rijk is afgesproken om een proces in te gaan wat zal resulteren in het Startbeslissing. Omdat dit in een zeer kort tijdsbestek moet en er (ondanks de MIRT-spelregels, zie bijlage) toch wel onzekerheid is over de exacte 'input' voor het besluit, is het voorstel om nu intern de nadruk te leggen op kwartiermaken en bijbehorend procesmanagement voor de daadwerkelijke MIRT-Verkenning. Van de organisatie wordt de komende maanden veel geëist, waarbij flexibiliteit en snel schakelen essentieel is. Niet alleen voor het verzorgen van inhoudelijke inbreng op het juiste abstractie- en detailniveau, maar met name ook voor de regionale afstemming. Voorts vormt het verwerven en borgen van het 'zicht op financiering een bepaald percentage van de meest voor de hand liggende optie' nog een uitdaging. Daarover is nog veel onbekend, juist omdat er niet 'oplossingsgericht' mag worden geredeneerd. Om X% van wát gaat het dan? Op basis van hoeveel geld? Welke wederkerigheid? Hoe hard moet 'zicht' dan zijn? Dit is tevens onderwerp van gesprek in het Bestuurlijk overleg van maandag 2 oktober.

Voorts is draagvlakverwerving van belang. Het is van belang het bestuur goed aan te haken, omdat zij de startbeslissing nemen. Op korte termijn is een gesprek tussen de wethouders FVVM en BKSB nodig daar de integrale gebiedsontwikkeling in het studiegebied binnen hun portefeuilles valt. Een eensluidend standpunt moet op 1^e plaats staan in de aanloop naar de verkiezingen en de coalitievorming daarna. Verder moet de raad op de hoogte worden gesteld, evenals andere externe stakeholders (buurgemeentes, ProRail).

Als laatste dient te worden nagedacht over de verkenning zelf. Het heeft de voorkeur om spoedig de contouren van de programma-organisatie te gaan opzetten.

Uitgangspunten

Medewerkers die hun bijdrage gaan leveren dienen vanuit hun achtergrond strategisch ingesteld te zijn en buiten hun eigen expertiseveld te kunnen uitstijgen. Dit in het licht van het opgavegericht werken. Naast een multidisciplinaire instelling moet men ook over de gemeentegrenzen heen kunnen kijken en inlevingsvermogen bezitten hoe partners bij rijk en regio denken.

In beginsel zijn mensen nodig van diverse DSO-afdelingen, met name Verkeer, S&P, Economie en Wonen, alsmede de Unit Strategie. Verder wordt DSB aangehaakt (BVM, BAS en IbdH). Ten behoeve van het onderwerp wederkerigheid is inbreng van DSO/PSO en de bestuursdienst (strategie en

¹ Zie ook de brochure 'Meer Bereiken' <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2014/09/16/meer-bereiken>

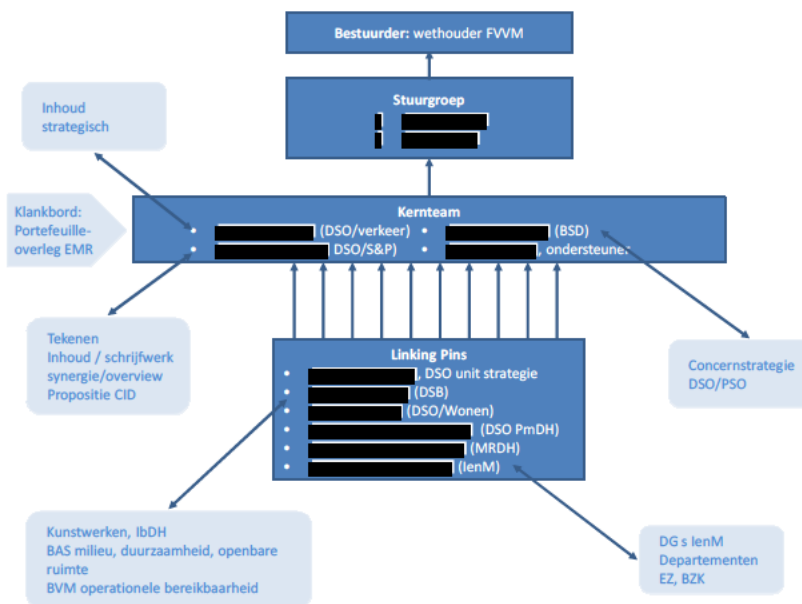
concernfinanciën) nodig. Verder zijn er raakvlakken met Stad in Transitie (twee proposities CID en SSOV).

Inrichting organisatie

Er is sinds enkele weken een MIRT kernteam actief met daarin vertegenwoordigers van de DSO afdelingen Verkeer, PSO en S&P. Dit team dient te worden aangevuld met een ondersteuner, en functioneert als schrijfgereï van de startnotitie. Trekker van het proces is afd. Verkeer.

Aanbevolen wordt om het team niet groter te maken dan dat, maar te voorzien van aanvullende schil om dit team heen met de verdere afdelingen die bijdragen: Economie, Wonen, DSB, de proposities, gebiedsontwikkeling Binckhorst (PmDH), een vertegenwoordiger regio en een vertegenwoordiger rijk. Deze schil om het kernteam heen leest mee met de resultaten en levert daar waar nodig inhoudelijke inbreng vanuit hun werkveld. Personele unies zijn aanbevelenswaardig ivm meelesen met andere onderdelen MIRT, Gebiedsprogramma en de andere interne en regionale raakvlakken. Afhankelijk van hun eigen voorkeur kunnen partners van rijk en regio lid zijn van het kernteam (schrijftteam) of meer aan de zijlijn via afstemming meelopen.

Het kernteam legt verantwoording af aan een stuurgroep, bestaande uit directeuren van DSO, BSD en/of DSB. Onderstaand een overzichtspaatje.



Valt buiten de scope van het Wob-verzoek

Beslispunt: instemmen met dit organisatorische voorstel

Bijlage 1: informatie over de Startbeslissing vanuit de MIRT spelregels (2016)

Vereisten van het rijk

De Startbeslissing wordt genomen door het Bevoegd Gezag na overleg met andere betrokken bestuurder(s). De Startbeslissing wordt in principe besproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT. Wanneer er sprake is van een in omvang beperkte maar acute opgave die niet kan of hoeft te wachten tot een regulier overleg, kunnen de betrokken bestuurders buiten deze overleggen om een Startbeslissing nemen.

Informatieprofiel Startbeslissing

I Opgave(n)

- Omschrijving van de opgave(n): aanleiding, urgentie, omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met Gebiedsagenda, rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.
- De omschrijving van de opgave start vanuit een brede scope: naast de opgaven voor bereikbaarheid, water en ruimte worden ook zaken als duurzaamheid en energieneutraliteit, cultureel erfgoed, kennis van de bodem en ondergrond en klimaatadaptatie en eventuele internationale aspecten betrokken in de omschrijving van de opgave.
- Omschrijving van de ontwikkeling van de situatie in de toekomst zonder ingreep; hoe ontwikkelt deze zich in de toekomst.
- Beschrijving hoe er rekening gehouden wordt met klimaatverandering, (nieuwe) ontwikkelingen en meekoppelkansen die zich aandienen tijdens het project.
- Globale omschrijving van het gebied waarop de Verkenning is gericht. Dit kan tijdens de Verkenning nader afgebakend worden.
- Globale aanpak van de opgave: onderbouwing van de keuze voor een enkelvoudige of brede aanpak. Hoe wordt gezorgd voor een brede blik en het toepassen van een adaptieve aanpak.
- Omschrijving van de verschillende belangen van betrokken partijen bij de opgave: legitimatie van de rol van het rijk, betrokken decentrale overheden en andere partijen

II Oplossingsrichtingen

- Beschrijving van de reikwijdte van oplossingsrichtingen die in ogenschouw worden genomen. Dit bepaalt de breedte van de MIRT Verkenning. In sommige gevallen is bij de start van een Verkenning al duidelijk wat voor type oplossing onderzocht zal worden (bijvoorbeeld aanpassing infrastructuur, dijkversterking). In dat geval wordt de oplossingsrichting beschreven en onderbouwd in de Startbeslissing.
- Indien bij de start van de Verkenning bekend, dient aangegeven te worden of een structuurvisie moet worden opgesteld. Een structuurvisie is in ieder geval bij een bereikbaarheidsopgave aan de orde als de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg dan wel de wijziging van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken dan wel twee doorgaande sporen in overweging wordt genomen². Ook wordt bij voorkeur een structuurvisie opgesteld in geval er sprake is van meerdere opgaven of doelen. Wanneer een structuurvisie-traject gevolgd wordt, gelden diverse bij wet vastgestelde eisen en verplichtingen ten aanzien van de inhoud en totstandkoming, bijvoorbeeld op het gebied van m.e.r.-plicht.
- Bij een reguliere Tracéwetprocedure is een structuurvisie niet nodig.

² Zie artikel 2, vierde lid, Tracéwet.

III Betrokken partijen

- Globaal: welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, medeoverheden) worden betrokken en waarover? Welke informatie is nodig van wie om tot besluitvorming te komen?
- Informatie over de wijze waarop de Code Maatschappelijke Participatie wordt toegepast.

IV Aanpak

- Toelichting welke stappen globaal worden doorlopen en met welk tijdspad.

V Besluitvorming

- Bepalen van eigenaarschap of trekkerschap van de Verkenning.
- Voorstel voor de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de Verkenning, wie beslist waarover en wanneer?
- Beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedure(s) die (mogelijk) gevolgd moet(en) worden.

VI Financiën

- Voor projecten waar de scope – knelpunt en oplossing (inclusief inpassing) – bij de start duidelijk is en die in aanmerking komen voor de reguliere Tracéwet-procedure wordt een life cycle budgetindicatie (inclusief beheer en onderhoud), inclusief onderverdeling van de bijdragen, van de betrokken partijen (cofinanciering door rijk, regio en/of markt) bij de Startbeslissing opgenomen.
- Bij een rijksproject wordt aangegeven of er in de beoogde realisatiejaren voldoende budget beschikbaar is. Onderbouwing en voorstel met betrekking tot de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de verkenningfase.
- Er dient zicht te zijn op 75% financiering van de meest voor de hand liggende optie. In de Verkenning wordt breed naar oplossingsrichtingen gekeken³.

Bron:

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2016/11/21/spelregels-van-het-mirt/Spelregels+MIRT+2016.pdf>

³ Dit geldt voor alle nieuw te starten MIRT Verkenningen waarover thans nog geen bestuurlijke afspraken zijn vastgelegd en waarvoor in de ontwerpbegroting 2017 nog geen budget is gereserveerd. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is een MIRT-programma in realisatie waarvoor een wettelijke cofinancieringafspraken met de waterschappen en een subsidieregeling van kracht is om uiterlijk in 2050 te kunnen voldoen aan wettelijke veiligheidsnormen. De (dijkversterkings-) maatregelen op het HWBP doorlopen een werkwijze gebaseerd op de MIRT-systematiek binnen het programma en hebben bij de start van de verkenning zicht op 90% financiering van een sober en doelmatig ontwerp (10% van de kosten draagt het uitvoerend waterschap zelf bij). Rivierverruimingsmaatregelen vallen niet binnen het HWBP. Daarvoor wordt wel de eis voor 75% zicht op financiering bij de start van een verkenning aangehouden.