



Advies

Inhoudelijke Afstemming

SWAB Startnotities

September 1998

In opdracht van:
Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant,
namens de bij de SWAB planstudies
betrokken directies van Rijkswaterstaat

Opgesteld door:
Jos Arts & Marianne de Soet

M.m.v.: Johan Boelhouters
Mirjam Roorda-Knape
Astrid Paulussen
Ilze Rokven

Verantwoording

Dit advies is (mede) gebaseerd op de resultaten van een gehouden enquête en een workshop gehouden op 7 september 1998. Het project is uitgevoerd door het Tracé/m.e.r.-centrum (Dienst Weg- en waterbouwkunde, Rijkswaterstaat) in de periode augustus - september 1998 in opdracht van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant (opdrachtgever namens de bij de SWAB planstudies betrokken directies van Rijkswaterstaat. Behalve de Directie Noord-Brabant, betreft dit de directies: Limburg, de Directie Oost-Nederland, de Directie Utrecht, de Directie Noord-Holland en de Directie Zuid-Holland).

Het vooronderzoek, het faciliteren en verslaan van de workshop, en het opstellen van dit advies is uitgevoerd door Jos Arts en Marianne de Soet, met medewerking van Johan Boelhouwers, Astrid Paulussen en Ilze Rokven allen werkzaam bij het Tracé/m.e.r.-centrum (DWW/IM) en Mirjam Roorda-Knape werkzaam bij de produktgroep Bodem, Lucht & Milieuzorg (ook DWW/IM). Begeleiding van het project is gebeurd door Héléne Moors (opdrachtgever) en Marco Bakermans, beiden werkzaam bij de Directie Noord-Brabant.

Voor het opstellen van dit advies over de inhoudelijke afstemming van de SWAB Startnotities is een vooronderzoek uitgevoerd in ondermeer de vorm van een enquête onder een dertigtal medewerkers van Rijkswaterstaat-directies die betrokken zijn bij de SWAB planstudies voor de achterlandverbindingen (projectleiders en projectgroepleden van de 9 SWAB achterlandverbindingsprojecten). De resultaten van deze enquête zijn vervolgens input geweest voor een workshop die gehouden is op 7 september 1998 voor: de SWAB-coördinatoren voor de diverse achterlandverbindingen; de projectleiders van de 9 SWAB planstudies voor de achterlandverbindingen; de projectmedewerkers/specialisten van deze SWAB planstudies; en medewerkers van de Afdeling Hoofdwegen, Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Informatie over dit advies is te verkrijgen bij:

Tracé/m.e.r.-centrum
Dienst- Weg- en Waterbouwkunde, Rijkswaterstaat
Postbus 5044
2600 GA Delft
Telefoon: 015-2518497
Telefax: 015-2518555

Inhoudsopgave

ADVIES INHOUDELIJKE AFSTEMMING SWAB STARTNOTITIES

I Inleiding

Algemeen

II Natuur & Landschap

Flora, fauna en ecologie

Landschap

Bodem en water

III Woon & Leefmilieu

Geluid

Lucht

Sociale aspecten

Externe veiligheid

Duurzaam bouwen

IV Economie, Ruimtegebruik & Kosten

Kosten

Economie

Ruimtegebruik

V Bijlage bij advies: Ontvangen mail

BIJLAGE: VERSLAG WORKSHOP 7 SEPTEMBER 1998 INHOUDELIJKE AFSTEMMING SWAB STARTNOTITIES

1 Inleiding

2 Werkgroep Natuur & Landschap

Bodem en grondwater

Flora, fauna en ecologie

Landschap

Overige aspecten/issues en aandachtspunten

3 Werkgroep Woon- & Leefmilieu

Geluid

Lucht

Sociale aspecten

Externe veiligheid

Andere belangrijke punten m.b.t. woon- en leefmilieu

4 Werkgroep Ruimtegebruik & Economie

Algemene conclusies m.b.t. de aspecten

Kosten

Economie

Wonen & werken

Bovenlokale ruimtelijke effecten

Recreatie/landbouw

5 Plenaire terugkoppeling en afsluiting

Advies Inhoudelijke Afstemming SWAB Startnotities

I Inleiding

Naar aanleiding van de workshop van 7 september j.l. over de inhoudelijke afstemming van de Startnotities voor de SWAB achterlandverbindingen bevat deze notitie een advies van het Tracé/m.e.r.-centrum ten behoeve van de SWAB Startnotities. Basis voor het advies zijn voornamelijk de resultaten van de op 7 september j.l. gehouden workshop (zie bijlage Verslag Workshop Inhoudelijke Afstemming SWAB startnotities). Dit advies gaat in op de in de SWAB tracé/m.e.r.-studies te bestuderen aspecten en het detailniveau/de aanpak daarvan. De bespreking voor elk aspect wordt besloten met een voorstel voor een in de Startnotitie op te nemen tekst.

Algemeen aandachtspunt: Voor een correcte interpretatie van de inhoud van dit advies dient te worden bedacht dat bij het opstellen van dit advies ervan uitgegaan is dat de SWAB tracé/m.e.r.-studies alleen betrekking hebben op alternatieven en -varianten die direct aansluiten of liggen op het huidige weglichaam van de achterlandverbindingen.

Algemeen

Aanleiding voor en achtergrond van de workshop - en daarmee dit advies - is de wens om te komen tot inzichtelijke tracé/m.e.r.-studies die zijn toegespitst op die aspecten die van belang zijn voor een soepele besluitvorming over de SWAB-projecten. De insteek is om te komen tot meer toegespitste en soberder tracé/m.e.r.-studies dan in het verleden wel gebruikelijk is geweest bij hoofdwegenprojecten. Gezien deze insteek is bij het opstellen van dit advies kritisch nagegaan of 'het niet een onsje minder kan': - welke zijn aspecten niet relevant;

- bij welke aspecten er mogelijkheden zijn voor een "nee, tenzij" aanpak; en
 - welke aspecten behoeven zeker aandacht in de SWAB Trajectnota/Milieu-Effectrapporten (TN/MER).
- Resultaat van deze genuanceerde benadering is dat de tekst van de Startnotitie mogelijk langer wordt dan voorheen, dit vanwege de extra motivaties en nuanceringen.

Wat betreft de voorstellen voor de mate van detailniveau en de wijze van aanpak is uitgegaan van:

- globaal, kwalitatief houden als dat kan, anders kwantitatief;
- beperken van kosten en tijd benodigd voor bestudering aspect i.v.m. planning volgens SWAB;
- gebruik van gevestigde, snel beschikbare methoden en gegevens.

Andere punten die leidraad zijn geweest voor het opstellen van het advies zijn:

- het gaat om verbredingen van bestaande hoofdwegen ten behoeve van hun achterlandverbinding-functie;
- de onderscheidenheid voor alternatieven is van belang voor de beslissing waarvoor de TN/MER wordt opgesteld (i.c. keuze tussen verbredingsalternatieven);
- er sprake is van gevoelige of bijzondere gebieden/situaties;
- wettelijke informatievereisten en beleidseisen waaraan de TN/MER moet voldoen;
- risico van vertraging bij niet of beperkt behandelen van een aspect in de TN/MER;
- nagaan van mogelijkheden voor het treffen van maatregelen (compensatie en mitigatie);
- welke relatie is er met latere planstudie-fasen, bijvoorbeeld (verdere) bespreking aspect in OTB-fase.

Aandachtspunten voor vervolg zijn voor de projectgroepen en het overleg tussen regionale directie RWS en DGP:

- nagaan per SWAB-project of er sprake is van gevoelige locaties, issues waardoor een nadere invulling kan worden gegeven aan wanneer een meer, gedetailleerde bespreking nodig is (invulling van 'tenzij'). Deze punten kunnen ondermeer worden verkregen uit de reacties van de omgeving en de Commissie m.e.r. naar aanleiding van de Startnotities en inventarisaties bij belangenorganisaties en regionale overheden;
- nagaan per project hoe de gebiedsafbakeningen in detail eruit dienen te zien;
- het advies heeft geen betrekking op aspecten als verkeer en vervoer, op een doorkijk naar 2020 en op de formulering van alternatieven en varianten. Dit zijn wel relevante zaken voor de inhoudelijke

afstemming over de SWAB Startnotities;

- ten aanzien van de indeling van de deelaspecten bestaan verschillende mogelijkheden. De in dit advies gehanteerde indeling is gebaseerd op die in de Startnotitie van de A12 Utrecht-Veenendaal. In het advies is op diverse plaatsen aangegeven waar volgens de ontvangen commentaren alternatieve indelingen denkbaar zijn. Elke indeling heeft voor- en nadelen. Belangrijk is dat een eenmaal gekozen indeling consequent wordt gehanteerd.

In een opdracht van DGP aan het TMC wordt een verdere uitwerking gegeven voor de aanpak per aspect als een vervolg op dit advies.

Op basis van het bovenstaande wordt het volgende voorgesteld als algemene tekst ten behoeve van de Startnotities:

Voor de selectie van aspecten die relevant zijn voor bestudering op hun effecten is uitgegaan van een aantal punten:

- *Bij de SWAB-projecten gaat het hooguit om de verbreding van een bestaande hoofdweg met de functie van achterlandverbinding. Dit betekent dat vele gevolgen voor milieu reeds hun beslag hebben gehad in het verleden. Voor meerdere aspecten geldt dat de voorgestelde eventuele verbreding niet of nauwelijks leidt tot extra effecten. De aspecten waarvoor dit geldt zullen globaal en in kwalitatieve zin worden besproken.*
- *De aandacht in de TN/MER gaat vooral uit naar het beschrijven van die aspecten waarvoor de verbreding tot effecten kan leiden die onderscheidend zijn. Dit vanwege het belang van de TN/MER voor het mogelijk maken van een beoordeling en onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten.*
- *Wanneer er mogelijkheden zijn om bestaande of te verwachten knelpunten te verminderen worden de effecten op deze knelpunten geïnventariseerd ten behoeve van eventueel te nemen maatregelen.*
- *Aspecten waarvoor wettelijke informatievereisten (bijv. bepaalde lucht aspecten) bestaan die van belang zijn voor de TN/MER, worden eveneens beschreven.*

Hieronder een samenvattende tabel van de gehanteerde indeling en de conclusies over het meenemen van de aspecten in de TN/MER en de belangrijkste redenen daarvoor.

Aspect	Conclusie	Belangrijkste reden(en)
HOOFDASPECT NATUUR & LANDSCHAP		
Flora, fauna, ecologie		
- ruimtebeslag (vernietiging)	relevant	want onderscheidend bij vernietiging bijzondere gebieden
- ecologische verbindingen (versnippering)	relevant	bij bestaande knelpunten i.v.m. kansen benutten voor maatregelen bij nieuwe knelpunten i.v.m. evt. maatregelen ter voorkoming verstoring
- aantasting leefgebieden (verstoring)	relevant	bij bestaande knelpunten i.v.m. kansen benutten voor maatregelen bij nieuwe knelpunten i.v.m. maatregelen ter voorkoming versnippering
- mogelijkheden mitigatie/compensatie	relevant	i.v.m. kansen benutten
Landschap		
- algemeen/ruimtebeslag	relevant	i.v.m. onderscheidendheid keuze alternatieven in gevoelige gebieden
- landschapsbeleving	relevant	i.v.m. issue voor omwonenden in gevoelige gebieden
- archeologie	nee, tenzij	want geen invloed op keuze alternatieven, tenzij gevoelig gebied
- cultuur-historie	nee, tenzij	want geen invloed op keuze alternatieven, tenzij gevoelig gebied
- geomorfologie	nee, tenzij	want geen invloed op keuze alternatieven, tenzij gevoelig gebied
Bodem en water		
- oppervlaktewater	nee, tenzij	want niet relevant voor keuze alternatieven, tenzij bijzonder gebied
- sanering/afvoer veront. grond	niet relevant	want geen invloed op alternatieven keuze, uitwerken in OTB-fase
- bodem/grondwaterkwaliteit beschermingsgebieden	nee, tenzij	want niet relevant voor keuze alternatieven, tenzij bijzonder gebied (beschermingsgebieden)
- grondwaterstand/huishouding	nee, tenzij	want niet relevant voor keuze alternatieven, tenzij bijzonder gebied
HOOFDASPECT WOON- & LEEFMILIEU		
Geluid		
- akoestisch ruimtebeslag	relevant	directe relatie met bron, belang voor omwonenden, regionale overheden, basis voor bepalen andere geluidsaspecten/nemen maatregelen
- geluidbeperkende maatregelen	relevant	directe relatie met wettelijke normen, belang voor omwonenden, onderscheidendheid voor alternatieven
- geluidgevoelige bestemmingen	relevant	wat betreft bespreking stiltegebieden (wettelijke eisen, belang voor regionale overheden)
- aantal geluidgehinderden	relevant	maar alleen globaal, kwalitatief bespreken
- cumulatie	niet relevant	niet onderscheidend bij verbredingen, niet relevant voor besluitvorming
- trillingen	niet relevant	levert geen beslisinformatie op, meenemen als ontwerpeis
Lucht		
- geurhinder	niet relevant	geen duidelijk beleid, geen beslisinformatie
- totale emissies naar lucht	relevant	voor bepaalde stoffen, want beleidsnormen
- lokale luchtkwaliteit	relevant	voor bepaalde stoffen, want wettelijke normen
Sociale aspecten		

- barrièrewerking	nee, tenzij	mogelijkheden voor verbetering knelpunten
- sociale veiligheid	nee, tenzij	mogelijkheden voor verbetering knelpunten
- visuele hinder	niet relevant	hoogstens globaal, kwalitatief beschrijven, uitwerken in OTB-fase
Externe veiligheid		
- individueel risico	relevant	want bestaan normen voor
- groepsrisico	relevant	want bestaan normen voor
- veiligheid weggebruikers	niet relevant	hoogstens gevolgen ontmenging globaal, kwalitatief beschrijven, meenemen als ontwerpeis
Duurzaam Bouwen		
- Duurzaam bouwen (algemeen)	niet relevant	levert geen informatie op die gebruikt wordt bij keuze alternatieven, relevant in latere fasen OTB
HOOFDASPECT ECONOMIE, RUIMTEGEBRUIK & KOSTEN		
Kosten		
- kosten aanleg, onderhoud/beheer	relevant	relevant voor keuze alternatieven
Economie		
- directe economische effecten	relevant	want onderscheidend voor alternatieven keuze
- indirecte, omgevings effecten	relevant	i.v.m. issue lokale bestuurders in bepaalde situaties
Ruimtegebruik		
- ruimtelijke situatie algemeen	niet relevant	niet relevant voor keuze alternatieven
- wonen en werken algemeen	nee, tenzij	tenzij voor gebieden waar onderscheidend voor keuze alternatieven
- verlies bestaande/geproj. woningen/bedrijfsterreinen	nee, tenzij	tenzij in gevoelige gebieden, nader uitwerking OTB-fase
- stedenbouwkundige kwaliteit	nee, tenzij	tenzij gebieden waar onderscheidend voor keuze alternatieven
- bovenlokale ruimtelijke effecten	nee, tenzij	tenzij kansen deze aspecten te verbeteren
- recreatie	nee, tenzij	tenzij grote recreatieve gebieden i.v.m. compensatie
- landbouw	nee, tenzij	tenzij in agrarische gebieden i.v.m. issue doelgroep

II Natuur & Landschap

Het hoofdaspect natuur en landschap valt uiteen in de aspecten flora, fauna en ecologie; landschap; en bodem en water.

Flora, fauna en ecologie

Het aspect flora, fauna en ecologie valt uiteen in vier deelaspecten: ruimtebeslag, ecologische verbindingen/-structuren (versnippering), aantasting leefgebieden flora en fauna (verstoring) en mogelijkheden voor mitigatie/compensatie.

Zowel het landschap algemeen/ruimtebeslag als mitigerende en compenserende maatregelen zijn relevant om globaal kwantitatief en plaatselijk kwalitatief te bespreken, omdat er ook bij verbredingen vrijwel overal sprake is van ruimtebeslag en mogelijke maatregelen. Hierop wordt hieronder dieper ingegaan.

De middelste twee deelaspecten, versnippering en verstoring, zijn beperkt relevant, omdat verbreding in principe geen extra versnippering of verstoring met zich meebrengt. Het voorstel is ze alleen te beschrijven in die gebieden waar concreet van doorsnijding of aantasting sprake is. Voor de onderbouwing, de aandachtspunten en de aanpak van dit voorstel over de deelaspecten versnippering en verstoring wordt grotendeels verwezen naar het verslag.

Reden voor dit voorstel zijn:

Het deelaspect *ruimtebeslag* (*vernietiging*) is relevant, daar het onderscheidend kan zijn voor de verschillende alternatieven/varianten en van belang voor eventueel te nemen maatregelen.

Daar waar van verbreding buiten de huidige plangrens (van buitenkant bermsloot of buitenkant bermsloot) sprake is, is het voorstel de hoeveelheid ruimtebeslag (ha) ten behoeve van de verbreding en de kwaliteit van de (te vernietigen) gebieden te beschrijven en dit niet alleen in termen van soort gebied, maar ook van bijzondere soorten, indien daartoe aanleiding is (dit laatste in verband met de Natuurbeschermingswet en het soortenbeleid). Het gaat daarbij om echte natuurgebieden en agrarische gebieden met natuurwaarden. In dat geval oppassen met dubbeltellingen met landbouw. Aanpak is dus globaal kwantitatief (aantal ha) langs de hele verbinding (want: basis voor compenserende maatregelen) en kwalitatief (in termen van individuele soorten of ecotopen of natuurdoeltypen) langs een relevant deel van de verbinding (want: risico van vertraging in aanlegfase als beschermde soorten moeten worden verplaatst/gecompenseerd).

Gegevens over waardevolle gebieden en soorten zijn volgens de deelnemers van de workshop bij natuurbeschermingsorganisaties en/of provincies op te vragen.

Wat de grootte van de gebieden betreft zal, als het gaat om waardevolle gebieden de gebiedsgrens kunnen worden gehanteerd. Als het gaat om waardevolle soorten zou het invloedsgebied moeten worden gehanteerd.

Daar waar van verbreding binnen de huidige plangrens sprake is, zal soms de berm verdwijnen. Uit een inventarisatie bij natuurbeschermingsorganisaties en/of provincies moet blijken of er sprake is van bijzondere soorten of andere natuurwaarden die worden vernietigd. Het voorstel is die effecten kwalitatief te beschrijven.

Voor de deelaspecten *versnippering* en *verstoring* wordt voorgesteld om, in verband met het eventueel benutten van kansen voor vermindering van versnippering en verstoring, de effecten voor deze deelaspecten voor bestaande knelpunten globaal, kwalitatief te inventariseren. Er was discussie over de vraag of het verminderen van bestaande versnipperingsknelpunten tot de doelstelling van een SWAB-project kunnen worden gerekend. Dat lijkt niet zo te zijn. Tegelijkertijd waren er wel veel voorstanders voor het benutten van kansen voor het verminderen van deze bestaande knelpunten. Omdat het laatste kan bijdragen aan het draagvlak van een verbreding wordt geadviseerd dat idee over te nemen. Voorgesteld wordt bij het ontwerp van de verbreding rekening te houden met maatregelen ter voorkoming van extra versnippering en verstoring, zodat er zo min mogelijk netto effecten optreden. Voor versnippering geldt dat kan worden volstaan met het aangeven dat een inventarisatie plaats vindt op basis van bestaande kennis naar bestaande en te verwachten knelpunten. Voor bestaande knelpunten kan worden aangesloten bij de BROM-gegevens of plannen van regionale directies hierover.

Voor de gebieden waarvoor een effectbeschrijving met betrekking tot verstoring relevant is, kunnen de verstoringseffecten volgens deelnemers aan de workshop worden bepaald aan de hand van het broedvogelmodel van Reijnen, Veenbaas & Foppen. Voorlopig wordt aangenomen dat dit model naast verstoring als gevolg van geluid, tevens verstoring door licht dekt, hoewel het onderzoek daarnaar nog niet is afgerond. Het model is volgens deskundigen binnen DWW/IM overigens minder geschikt voor verbreding dan voor nieuwe aanleg. Er zullen bepaalde aannames moeten worden gedaan. Voorgesteld wordt hierover advies te vragen aan G. Veenbaas van DWW/IM. Beschrijving globaal in ha waardevol broedgebied.

Ten aanzien van *mitigerende en compenserende maatregelen* geldt dat de zich voordoende mogelijkheden ter voorkoming, dan wel vermindering van knelpunten op het gebied van flora, fauna en ecologie zo veel mogelijk zouden moeten worden benut. Onderzoek met betrekking tot dit onderwerp dient volgens de deelnemers aan de workshop in een vroeg stadium te beginnen, presentatie van de resultaten kan in een later stadium. Onder de deelnemers aan de workshop heerste verdeeldheid over de vraag wat 'standaardmaatregelen' inhouden. Op basis van de (voorlopige) reactie van DGP, wordt voorgesteld dat de huidige ontwerp kwaliteit van de weg richtinggevend is voor bij de alternatieven standaard op te nemen compenserende en mitigerende maatregelen. Wij stellen voor deze redenering over te nemen.

Tekstvoorstel voor startnotitie:

De effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie zullen voorzover relevant worden beschreven in de TN/MER. De effecten op het toegenomen ruimtebeslag zullen in de TN/MER globaal kwantitatief (in hoeveelheid ha) worden beschreven. Voorzover een inventarisatie op basis van bestaande kennis bij diverse instanties oplevert dat er bijzondere gebieden of bijzondere soorten worden vernietigd zullen die kwalitatief worden beschreven. De effecten op de deelaspecten versnippering en verstoring zullen alleen worden beschreven in die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en/of waardevolle soorten zijn te verwachten. De mogelijkheden ter voorkoming van effecten, maar ook ter vermindering van reeds bestaande knelpunten, zullen worden onderzocht in het licht van te nemen compenserende en mitigerende maatregelen.

Landschap

Het aspect 'landschap' is onder te verdelen in een vijftal deelaspecten, te weten: landschap algemeen, landschapsbeleving, archeologie, cultuurhistorie en geomorfologie.

Voorgesteld wordt het deelaspect ruimtebeslag/landschap algemeen globaal kwantitatief en kwalitatief te beschrijven waar aanwezige landschappelijke waarden worden aangetast.

Ten aanzien van alle overige deelaspecten van het aspect landschap wordt voorgesteld hieraan geen, dan wel slechts globaal, kwalitatief, in algemene zin aandacht te besteden met uitzondering van specifieke gevallen waar effecten worden verwacht (zie toelichting hieronder). Reden hiervoor is de geringe relevantie van deze deelaspecten met betrekking tot de uiteindelijke keuze tussen de verbredingsalternatieven. Omdat de weg reeds aanwezig is, zullen extra optredende negatieve effecten minimaal zijn. Voor verdere onderbouwing wordt grotendeels verwezen naar het verslag van de workshop.

Redenen voor dit voorstel zijn:

De effecten van de varianten op het omringende landschap zijn vooral gekoppeld aan het extra ruimtebeslag van bepaalde varianten van een verbreding. Ze zullen niet in het algemeen worden beschreven, omdat ze van gering belang zijn voor de keuze van een bepaalde variant van het tracé. De reden daarvoor is dat de weg er al ligt en een verbreding in het algemeen geen extra aantasting van het landschap met zich meebrengt.

Wel zullen de effecten worden beschreven voor die varianten en voorzover er langs de verbindingen sprake is van stroken

1) waar de landschappelijke inpassing een issue is (op basis van aanwezige waarden);

2) die recent landschappelijk zijn ingepast; de deelnemers van de workshop zagen dat hier een keuze zou moeten worden gemaakt óf opnieuw zorgvuldig in te passen in het landschap - hetgeen bijvoorbeeld ten koste kan gaan van ecologische en/of cultuurhistorische waarden in het aangrenzende gebied - óf de weg te verbreden zonder landschappelijke inpassing, maar met behoud van aanwezige waarden. In het commentaar werd overigens opgemerkt dat dit niet persé een probleem

hoeft te zijn: een weg kan worden ingepast met behoud van aanwezige waarden en een goed ingepaste weg hoeft niet persé veel ruimte in te nemen.

De effecten op deze stroken, met een breedte van het invloedsgebied (aantal ha), zullen globaal kwalitatief, dat wil zeggen in termen van landschapstype, worden beschreven.

De stroken waar inpassing van geluidwerende en andere voorzieningen (zoals verlichting) in het landschap aan de orde is zullen in deze fase worden geïnventariseerd. Hoewel de deelnemers van de workshop van mening waren dat beschrijving van de inpassing kon wachten tot de OTB-fase is men binnen DWW/IM voorstander van een beschrijving in de TN/fase. Dit zou kunnen door globaal kwalitatief de plaatsen aan te geven waar effecten van deze voorzieningen zijn te verwachten (op schaal 1:10.000). Dit kost weliswaar meer tijd in de TN-fase, maar verkleint het risico van vertraging in de OTB-fase, omdat er vrijwel zeker discussie over komt en er in de TN/fase nog wat mogelijkheden lijken te zijn om kansen om effecten te verminderen te benutten, dan in de OTB-fase. Daarom wordt voorgesteld de effecten in de TN-fase globaal kwalitatief te beschrijven. In de fase nadat de keuze uit de alternatieven is gemaakt (ontwerp-tracébesluit) kunnen de voorzieningen nader worden uitgewerkt.

Daar waar effecten op de *landschapsbeleving* zijn te verwachten (in gebieden met een recreatieve functie bijvoorbeeld) wordt voorgesteld de effecten globaal te beschrijven (in termen van aantal of lengte waardevolle beeldrasters, die worden aangetast of vernietigd) en de aandachtspunten te inventariseren. Het deelaspect kan gevoelig liggen bij omwonenden. Daarom wordt voorgesteld dit aspect globaal kwalitatief te beschrijven op zijn effecten voor die gebieden waar ze verwacht worden op te treden en dit aspect nader uit te werken in de OTB-fase.

Ten aanzien van de indeling van het deelaspect landschapsbeleving bestaan verschillende mogelijkheden. De in dit advies gehanteerde indeling is gebaseerd op de in de Startnotitie van de A12 Utrecht-Veenendaal. Dat betekent dat de deelaspecten stedenbouwkundige kwaliteit, belevingsaspecten van recreatie, en visuele hinder onder ruimtegebruik, resp. sociale aspecten worden beschreven.

Directie Zuid-Holland onder andere hanteert een indeling waarbij onder landschapsbeleving alle belevingsaspecten worden beschreven, dus met inbegrip van stedenbouwkundige kwaliteit, belevingsaspecten van recreatie en visuele hinder, omdat deze logischer is voor de gebruiker. Elke indeling heeft voor- en nadelen. Belangrijk is dat een eenmaal gekozen indeling consequent wordt gehanteerd.

Voorgesteld wordt de effecten van de alternatieven op *archeologische waarden* niet te beschrijven, tenzij bij de verbredingsalternatieven graafwerkzaamheden en andere vormen van vernietiging van erfgoed aan de orde zijn. De plaatsen waar dit kan voorkomen kunnen worden geïnventariseerd aan de hand van ARCHIS- en ROB-gegevens. In het kader van het Verdrag van Malta (Monumentenwet) moet met *archeologische monumenten rekening worden gehouden bij de tracering van de alternatieven*. Voor andere potentiële vindlocaties, niet zijnde monumenten, kan aanvullend veldonderzoek worden verricht. Voorgesteld wordt dit onderzoek niet te verrichten in de TN/MER-fase maar dit te doen in de OTB-fase.

Ook voor de effecten op *cultuurhistorische waarden* wordt voorgesteld slechts in die gevallen onderzoek te verrichten naar mogelijke effecten in die gevallen waar door verbreding monumenten en andere waardevolle objecten mogelijk zullen worden vernietigd, dan wel aangetast. Bijzondere aandacht wordt in deze gevraagd voor de naleving van de Monumentenwet.

Ten aanzien van het deelaspect *geomorfologie* wordt voorgesteld slechts in die gevallen de effecten van verbreding te onderzoeken en te beschrijven wanneer als gevolg van verbreding nieuwe doorsnijdingen, dan wel extra aantasting van bijzondere geomorfologische gebieden zullen optreden. Voorgesteld wordt om voor de inventarisatie van de bijzondere gebieden langs de trajecten gebruik te maken van reeds aanwezige basiskennis en deskundigen-oordeel.

Tekstvoorstel Startnotitie:

De effecten voor het aspect landschap worden in de TN/MER beschreven in die gevallen dat bijzondere waarden worden vernietigd/aangetast, dan wel dat extra negatieve effecten ten aanzien van de deelaspecten zijn te verwachten. De effecten op het gebied van de deelaspecten archeologie, cultuurhistorie en geomorfologie zullen in de TN/MER worden beschreven wanneer als gevolg van verbreding vernietiging c.q. aantasting van waardevolle elementen is te voorzien. Deze waardevolle elementen zullen aan de hand van een inventariserend onderzoek in kaart worden gebracht. Ten

behoefte van de TN/MER wordt tevens een inventarisatie uitgevoerd naar bestaande en nieuwe knelpunten bij de landschappelijke inpassing en de beleving daarvan. Effecten van verbreding op die aspecten en eventuele maatregelen zullen, waar relevant, globaal kwalitatief worden beschreven. In de OTB-fase zullen deze nader worden uitgewerkt.

Er is ook een indeling van aspecten denkbaar waarbij geomorfologie wordt ondergebracht onder het aspect bodem en water.

Bodem en water

Het aspect bodem en water is onder te verdelen in de volgende deelaspecten: bodem en grondwaterkwaliteit, oppervlaktewater, grondwaterstand en -huishouding en sanering/afvoer van verontreinigde grond.

Ten aanzien van de effecten met betrekking tot sanering/afvoer van verontreinigde grond wordt voorgesteld er geen, dan wel zeer weinig, aandacht aan te besteden. Voor de overige deelaspecten van bodem en water wordt voorgesteld slechts in bijzondere gevallen aandacht te besteden aan deze deelaspecten. Onderstaand wordt aangegeven wat onder bijzondere gevallen kan worden verstaan. Waar beschrijving van aspecten met betrekking tot bodem en water aan de orde is, kan dat globaal, kwantitatief gebeuren.

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Het deelaspect *oppervlaktewater* is niet relevant voor de keuze tussen verbredingsalternatieven, tenzij er voor bepaalde alternatieven de loop van belangrijk/waardevol (boezem)water moet worden verlegd. Dergelijke gevallen globaal, kwalitatief beschrijven. Verder komt het in de OTB-fase aan de orde in het kader van het nemen van (mitigerende) maatregelen. Voorgesteld wordt om in de OTB-fase tevens aandacht te besteden aan de kwaliteit van het oppervlaktewater in ecologisch waardevolle gebieden.
- Ook voor het deelaspect *sanering/afvoer van verontreinigde grond* geldt dat dit geen invloed zal hebben op de alternatievenkeuze. Voorgesteld wordt in de TN/MER te volstaan met de constatering dat elke vorm van bodemverontreiniging zal worden gesaneerd en dat de vrijgekomen, vervuilde grond zal worden afgevoerd. Op basis van bestaande gegevens kan worden aangegeven voor welke gebieden dit deelaspect speelt. Verder wordt voorgesteld in de TN/MER aan te geven dat dit deelaspect verder uitgewerkt wordt in de OTB-fase (bijv. de hoeveelheid m³ grond, en een raming van de saneringskosten). Het is onduidelijk of de kosten voor sanering van vervuilde grond wel/niet moet worden meegenomen in de raming.
- Voor het deelaspect *bodem- en grondwaterkwaliteit* wordt voorgesteld slechts in die gevallen een effectbeschrijving in de TN/MER op te nemen wanneer er sprake is van doorsnijding dan wel aantasting van beschermings- en/of waterwingebieden. Hierbij kan worden volstaan met het aangeven van knelpuntgebieden (en de mogelijke oplossingsrichtingen). Het karakter van de beschrijving van dit deelaspect is met name 'signaleren en maatregelen aangeven'.
- Voor het deelaspect *grondwaterstand en -huishouding* wordt voorgesteld over te gaan tot het beschrijven van de effecten indien het cunet de grondwaterspiegel zal doorsnijden, of als op voorhand problemen zijn te voorzien in verband met kwel- of verdrogingsgebieden. Hiervoor dient de bodemwaterstand in de TN/MER in kaart te worden gebracht, zodat mogelijke knelpunten zichtbaar worden. Voorgesteld wordt hierbij gebruik te maken van de Handleiding vernatting/verdroging van het RIZA. Voor de knelpunten kan worden volstaan met een kwalitatieve beschrijving.

Tekstvoorstel Startnotitie

De effecten voor het aspect bodem en water zullen, voor zover relevant, worden beschreven in de TN/MER. De grondwaterspiegel zal in kaart worden gebracht teneinde te kunnen aangeven of, en zo ja waar, doorsnijding van de grondwaterspiegel door het cunet zal plaatsvinden. In die gevallen zullen de effecten van die doorsnijding(en) op de grondwaterstand en de grondwaterhuishouding worden onderzocht en in de TN/MER worden beschreven. Daarnaast zullen de bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden alsmede waterwingebieden in kaart worden gebracht om mogelijke knelpunten te inventariseren. In de OTB-fase zal in het kader van mitigerende maatregelen worden aangegeven op welke wijze negatieve effecten op het gebied van bodem en water zullen worden voorkomen.

III Woon- & leefmilieu

Geluid

Het aspect geluid valt uiteen in een vijftal deelaspecten: akoestisch ruimtebeslag, aantal geluidgehinderden, geluidgevoelige bestemmingen, geluidbeperkende maatregelen, en cumulatie. Het aspect geluid is één van belangrijkste aspecten die aandacht dient te krijgen in de TN/MER. Het voorstel is om het aspect geluid in de SWAB tracé/m.e.r.-studies vooral te behandelen aan de hand van het deelaspect akoestisch ruimtebeslag (via te berekenen geluidcontouren) en het deelaspect geluidbeperkende maatregelen. Het deelaspect geluidgevoelige bestemmingen is beperkt relevant. Het voorstel is om gevoelige bestemmingen als scholen, ziekenhuizen e.d. alleen te bespreken via het deelaspect akoestisch ruimtebeslag, en aan het deelaspect gevoelige bestemmingen alleen specifieke aandacht te besteden indien stiltegebieden aanwezig zijn. De deelaspecten aantal geluidgehinderden en cumulatie zijn niet relevant. Het voorstel is de motivatie hiervoor alleen kort kwalitatief te bespreken.

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Het *akoestisch ruimtebeslag* is wel relevant vanwege de directe relatie met de bron. Indien het akoestisch ruimtebeslag wordt bepaald aan de hand van contour-berekeningen (zie hieronder bij aanpak) is het een goede, directe maat voor de geluidhinder en het kan (deels) vervangend zijn voor de beschrijving van deelaspecten als aantal geluidgehinderden en geluidgevoelige bestemmingen. Daarnaast wordt het deelaspect belangrijk gevonden door omwonenden en regionale overheden.
- De informatie over het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens input vormen voor de andere geluidsaspecten.
- De *geluidbeperkende maatregelen* zijn wel relevant voor bespreking in de TN/MER vanwege de directe relatie met de bestaande wettelijke normen, het belang voor omwonenden en regionale overheden, de onderscheidendheid voor alternatieven en de relatie met andere geluidsaspecten en aspecten als visuele/landschappelijke/stedenbouwkundige inpassing, kosten etc.
- Het deelaspect *geluidgevoelige bestemmingen* is relevant voor betrokkenen, omwonenden, actiegroepen, provincies. Hierbij kan echter een onderscheid worden gemaakt tussen scholen, ziekenhuizen e.d. aan de ene kant en stiltegebieden aan de ander kant. Scholen en ziekenhuizen kunnen vergelijkbaar worden behandeld als woningen, en kunnen worden meegenomen via het deelaspect akoestisch ruimtebeslag. Voor stiltegebieden geldt dit niet. Hiervoor is specifieke aandacht nodig vanwege eisen die voortvloeien uit de wet. Maar ook gezien het risico dat de Commissie m.e.r., de provincie of actiegroepen hiervoor alsnog aandacht vragen als de effecten op stiltegebieden niet voldoende (expliciete) aandacht krijgen in de TN/MER.
- Voor het deelaspect *aantal geluidgehinderden* geldt dat de toegevoegde waarde ervan beperkt is omdat het aantal geluidgehinderden al ingebakken zit in het akoestische ruimtebeslag (ook wordt het aantal geluidgehinderden nauwelijks discriminerend geacht voor de SWAB TN/MER-en). Volgens de workshopdeelnemers is de belangrijkste reden waarom in huidige TN/MER-en aandacht aan dit deelaspect wordt gegeven dat het in het SVV-beleid staat ('als het niet in het beleid had gestaan hadden we het niet gedaan'). Het NMP3 stelt echter dat de doelstelling voor wat betreft ernstige hinder in 2010 (= 0%) te ambitieus is, dat er voor het aantal geluidgehinderden dat hiervoor 'iets nieuws' moet komen en dat dat nog wordt uitgezocht. Aanpassing is dus gewenst maar is er nog niet. Daarmee lijkt de (beleids)relevantie nog verder beperkt.
- *Cumulatie* is niet relevant omdat weinig onderscheidend voor alternatievenkeuze bij verbredingen in het kader van besluitvorming over de SWAB-projecten. Bovendien kan er niet worden beslist over andere bronnen die voor cumulatie van geluidhinder zorgen en is V&W verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen tegen hinder door veroorzaakt 'eigen' bron (i.c. de rijksweg).

Voor een verdere argumentatie wordt verwezen naar het verslag.

Aanpak:

Voor de aanpak van het aspect geluid in de SWAB tracé/m.e.r.-studies is de keuze voor de aanpak van het deelaspect akoestisch ruimtebeslag het meest bepalend. In de workshop zijn een drietal manieren naar voren gekomen:

- a kwalitatief, globaal. Een inschatting laten maken door deskundigen op basis van ervaring, in plaats van berekenen;
- b kwantitatief, globaal. Het berekenen van het bronvermogen van de weg;
- c kwantitatief gedetailleerd. Gedetailleerde berekeningen van contouren, gepresenteerd inclusief beperkende maatregelen.

Over de te volgen aanpak is tijdens de workshop geen volledige consensus bereikt (voor de diverse argumenten voor de verschillende wijzen van aanpak zie workshopverslag). Op grond van de discussie tijdens de workshop lijkt echter aanpak c te prefereren boven aanpak a of b. Redenen hiervoor zijn:

- Er is een samenhang met de andere geluidsaspecten (zie boven en workshopverslag). Indien gedetailleerde contour-berekeningen worden gemaakt, kunnen deze als input dienen voor het bepalen van de andere deelaspecten van geluid. De andere aspecten kunnen dan eenvoudiger bepaald worden (bijv. extra geluidbeperkende maatregelen). De berekende contouren (inclusief beperkende maatregelen) kunnen ook vervangend zijn voor de het berekenen van andere deelaspecten (bijv. aantal geluidgehinderden).
- Het gaat om verbredingen. Als er vanuit wordt gegaan dat de alternatieven/varianten op of dichtbij het huidige weglichaam liggen is de benodigde input relatief beperkt en zijn de berekeningen relatief eenvoudig (t.o.v. nieuwe wegaanleg). Het kost relatief weinig extra tijd een extra alternatief door te rekenen. Het probleem van schijnzekerheid door gedetailleerde informatie is beperkt in geval van verbredingen in tegenstelling tot nieuwe wegtracés.
- Het voorbereidende werk/de input nodig om gedetailleerde contour-berekeningen te kunnen doen is hoe dan ook nodig voor de behandeling van het aspect geluid tijdens de OTB-fase (i.v.m. het voldoen aan de wettelijke eisen). Een aanpak als a of b in de TN/MER-fase betekent dat alsnog een aanpak als c moet worden gevolgd tijdens de OTB-fase. Daarbij komt dat een dergelijk gedetailleerd onderzoek als aanpak c vooral veel tijd kost in de voorbereidende fase. In verband hiermee, kan worden opgemerkt dat de Meetkundige Dienst bezig is met een inventarisatie van de gegevens die nodig zijn voor het opstellen Digitaal Terrein Model (DTM). Tijdens de workshop is opgemerkt dat als een goed DTM aanwezig is de benodigde tijd voor gedetailleerde berekeningen zo'n 2 à 3 maanden is.
- Voor omwonenden, regionale overheden is het akoestisch ruimtebeslag aangegeven in contouren relevant. Om dergelijke contouren te kunnen aangegeven zijn (gedetailleerde) berekeningen nodig. *Het aangeven van het ruimtebeslag in ha. i.p.v. contouren lijkt weinig relevant voor omwonenden.*
- Met een gedetailleerde berekening van contouren zoals bij aanpak c lijken minder risico's op vertraging (door kritiek op de kwaliteit van de TN/MER of door het vooruitschuiven van tijdrovend werk naar de OTB-fase) te worden gelopen dan met aanpak a of b, wat belangrijk is gezien het belang van het aspect geluid voor de TN/MER.
- Het onderscheidend vermogen tussen de alternatieven/varianten is groter bij gedetailleerde berekende contouren zoals bij aanpak c. Vraag is of ruwe gegevens zoals bij aanpak a - en in minder mate b - voldoende onderscheidend zijn.

Om deze reden wordt voorgesteld om het akoestisch ruimtebeslag aan de hand van gedetailleerde contouren (van 55dB(A) vanuit de wegas) te berekenen voor de tracé/m.e.r.-studies waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande bebouwing en met te treffen geluidbeperkende maatregelen (bij de knelpunten - te weten woonbebouwing en stiltegebieden). *Voor het niveau van te nemen maatregelen zijn de bestaande maatregelen bij de achterlandverbindingen richtinggevend (aldus DGP). Beide 'vuistregels' - (1) een maximum van 55db(A) en (2) het bestaande maatregelen-niveau is maatgevend - kunnen met elkaar op gespannen voet staan. De maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) kan in bepaalde situaties strenger uitpakken dan de Wet geluidhinder (Wgh) vereist - de 55dB(A) is een streefwaarde bij reconstructie (Wgh). Dit is bijvoorbeeld het geval als er in het verleden een hogere waarde voor een woning is vastgesteld. Als het maximum van 55 dB(A) wordt gehanteerd, kan het in zo'n situatie nodig zijn verdergaande maatregelen te nemen dan de bestaande maatregelen om zo de voorkeursgrenswaarde/streefwaarde van 55 dB(A) te halen.*

Voorgesteld wordt de berekende contouren te presenteren op kaarten met schaalniveau 1:25.000 (dat is zo grof mogelijk, in verband met het voorkomen van schijnzekerheden). Wat betreft de geluidbeperkende maatregelen (zoals schermhoogtes, type wegdek) is het van belang om deze maatregelen niet te gedetailleerd aan te geven in de TN/MER, maar in plaats daarvan een 'eindplaatje' te presenteren - in de trant van: zodanige maatregelen worden genomen dat de geluidsniveau niet boven de 55dB(A)

komt (waarde aangegeven door DGP tijdens workshop). Voorgesteld om dergelijke algemene uitgangspunten / randvoorwaarden die ten grondslag liggen aan de bepaling van de geluidseffecten - zoals de 55 dB(A)-waarde en het niveau van de maatregelen - kort te bespreken in de TN/MER.

Kanttekening:

Een aandachtspunt bij de contour-berekeningen zijn de verkeersprognoses die als input nodig zijn. De kwaliteit hiervan is bepalend voor kwaliteit van de berekende uitkomsten. Een andere insteek zou kunnen zijn om uit gaan van de capaciteit van de diverse alternatieven. Probleem hierbij is dat wanneer uitgegaan wordt van de volledige capaciteit dit impliciet een worst-case benadering inhoudt, die kan leiden tot overschatting van de geluidhinder, tot overdimensionering van maatregelen en derhalve tot aanzienlijke meerkosten. Daarnaast lijkt het van belang onderscheid te maken tussen dag- en nachtaarden voor verkeersintensiteiten alsmede in de samenstelling van het verkeer (met name het aandeel van vrachtverkeer) via bepaalde vuistregels. Een eenduidige vuistregel lijkt echter nog niet voorhanden. Meer duidelijkheid over dit aandachtspunt moet worden verkregen via het spoor van verkeer en vervoer.

Een ander aandachtspunt betreft de keuze van het wegdek in relatie tot geluidbeperkende maatregelen. De keuze voor toepassing van extra geluidsarm wegdek (nieuwere, stillere varianten van ZOAB) kan een 'uitweg' bieden bij belangrijke knelpunten. Dit verdient aandacht in het spoor van ontwerpen.

NB: Het deelaspect *trillingen* is ook meegenomen in de bespreking van het aspect geluid. Voor het deelaspect trillingen is de conclusie dat deze niet relevant is voor bespreking in de tracé/m.e.r.-studies omdat dit geen beslisinformatie oplevert. Er is een onderscheid in te maken naar aanleg- en gebruiksfase. In de aanlegfase zijn trillingen mogelijk belangrijk. Het deelaspect trillingen kan meegenomen worden als civieltechnische voorwaarde bij het ontwerpen.

Voorstel voor tekst in de Startnotitie:

Voor het aspect geluid wordt in de TN/MER het akoestisch ruimtebeslag gepresenteerd met behulp van contouren. Bij het berekenen van de contouren wordt rekening gehouden met noodzakelijke geluidbeperkende maatregelen om zoveel mogelijk te komen tot de voorkeursgrenswaarde van 55dB(A). Daarbij is het bestaande maatregelen-niveau richtsnoer. In de TN/MER wordt het akoestisch ruimtebeslag besproken aan de hand van een contouren-kaart met schaalniveau 1:25.000. De geluidbeperkende maatregelen worden kwalitatief beschreven in de TN/MER. Het deelaspect geluidgehinderden wordt kwalitatief besproken in relatie tot het akoestisch ruimtebeslag. Dit geldt ook voor de geluidgevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen e.d.). In de TN/MER wordt specifiek aandacht geschonken aan de geluidseffecten op aanwezige stiltegebieden. Gezien de beperkte relevantie voor verbredingen wordt geen aandacht besteed aan cumulatie van geluid. Het aspect trillingen wordt niet besproken in de TN/MER maar wordt meegenomen als voorwaarde bij het ontwerpen.

Lucht

Het aspect lucht valt uiteen in een drietal deelaspecten: totale emissies naar lucht, lokale luchtkwaliteit en geurhinder. Voorgesteld wordt de totale emissies naar lucht en lokale luchtkwaliteit beide wel te bespreken in de SWAB tracé/m.e.r.-studies, op een kwantitatieve wijze, zij het voor een beperkt aantal specifieke elementen. Wat betreft het deelaspect geurhinder is het advies deze niet te bespreken in de SWAB tracé/m.e.r.-studies.

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Voor *geurhinder* is geen duidelijk beleid geformuleerd. Er blijkt hiervoor weinig aandacht te bestaan bij wegenprojecten bij betrokken partijen als de Commissie voor de m.e.r.
- Voor *totale luchtemissies* bestaan er wel landelijke beleidsnormen (in de vorm van beleidsdoelstellingen) voor emissies door verkeer (CO₂, NO_x, koolwaterstoffen).
- Voor *lokale luchtkwaliteit* zijn er wettelijke normen voor een aantal luchtverontreinigende stoffen (SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen, NO₂). Hierbij gaat het om de effecten voor de volksgezondheid. De effecten van lokale luchtkwaliteit op flora en fauna zijn niet relevant voor bespreking in de SWAB tracé/m.e.r.-studies omdat hiervoor geen wettelijke normen bestaan.
- Het bestaan van deze normen is voor DGP een belangrijk (doorslaggevend) argument. Dit heeft te maken met de risico's van het niet bespreken van lokale luchtkwaliteit en totale luchtemissies in de

TN/MER.

- Doorschuiven van luchtaspecten naar een latere fase (zoals de OTB-fase) is niet relevant gezien de geringe mogelijkheden voor het nemen van maatregelen terwijl de alternatievenkeuze wellicht wel invloed kan hebben.

Voor een verdere argumentatie wordt verwezen naar het verslag.

Kanttekening (door TMC):

Deze uitkomst is wellicht anders dan verwacht zou kunnen worden op grond van eerdere discussies over de relevantie van het aspect lucht voor TN/MER-en. Het belangrijkste tegenargument, inzake een kwantitatieve bespreking van de informatie over de totale luchtemissies en lokale luchtkwaliteit, is dat deze zelden van doorslaggevend belang is bij tracé/m.e.r.-studies of de normen nu wel of niet wordt gehaald. Dit lijkt in versterkte mate het geval bij de alternatieven-keuze voor wegverbredingen.

Daarom zou, als een 'minimum-variant' op het bovengenoemd voorstel, ook gedacht kunnen worden aan een bespreking van alleen de lokale luchtkwaliteit. Argumenten hiervoor zijn:

- De hardheid van de normen (en daarmee het risico van vertraging). Voor lokale luchtkwaliteit zijn de normen wettelijk verankerd, voor totale luchtemissies gaat het om beleidsnormen.
- De effecten van lokale luchtkwaliteit kunnen onderscheidend zijn tussen alternatieven, voor totale luchtemissies is dit onduidelijk.
- De lokale luchtkwaliteit lijkt meer van belang voor omwonenden (volksgezondheidsaspecten).

Het voorstel is om naast lokale luchtkwaliteit ook totale luchtemissies mee te nemen in de TN/MER, vanwege de beperkte extra moeite en het verkleinde risico op vertraging.

Aanpak:

Voor zowel de totale luchtemissies als de lokale luchtkwaliteit kan gebruik worden gemaakt van eenzelfde model voor de berekeningen. In plaats van het gebruikelijke TNO-verkeersmodel, heeft het de voorkeur om het VLW-model van de DWW te gaan gebruiken. Het TNO-model is goed maar heeft het bezwaar dat het erg kostbaar is. Het VLW-model is nog in ontwikkeling, maar wellicht kan dit voor de SWAB-projecten (als pilot) gebruikt gaan worden. Hierover wordt overleg gevoerd tussen DGP en DWW. Voorgesteld wordt het VLW-model toe te passen. Indien dit model nog niet te gebruiken is, kan eventueel de door de Directie Noord-Brabant ontwikkelde spreadsheet worden gebruikt. De resultaten kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief (met behulp van bijv. grafieken) worden gepresenteerd in de TN/MER.

Aandachtspunt bij verdere uitwerking van de aanpak is het vertalen van de landelijke normen in zodanige vorm dat de totale emissies naar de lucht bij de SWAB projecten hieraan getoetst kunnen worden.

Tekstvoorstel voor de Startnotitie:

De effecten voor het aspect lucht worden onderzocht aan de hand van berekeningen met het VLW-model van de DWW. Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse zich op de volksgezondheid voor de stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan: SO_x, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen, NO₂. Voor totale luchtemissies van verkeer richt de analyse zich op de landelijke beleidsnormen voor de emissies van: CO₂, NO_x en koolwaterstoffen. De (kwantitatieve) resultaten van deze berekeningen worden tezamen met een kwalitatieve analyse gepresenteerd in de TN/MER. Gezien de beperkte relevantie van geuraspecten bij weginfrastructuur wordt hieraan geen aandacht besteed in de TN/MER.

Sociale aspecten

Sociale aspecten zijn onder te verdelen in een drietal elementen: barrièrewerking, sociale veiligheid en visuele hinder. Deze deelaspecten zijn beperkt relevant voor de keuzen tussen de verbredingsalternatieven en daarmee de SWAB tracé/m.e.r.-studies ('de weg ligt er al'). De aspecten komen aan bod in de OTB-fase. Voorgesteld wordt om voor alle drie aspecten in de TN/MER in een korte, algemene, kwalitatieve tekst gemotiveerd aan te geven waarom aan deze aspecten slechts beperkt aandacht wordt gegeven bij verbredingsstudies. Aandacht is alleen nodig indien er sprake is van bestaande/toekomstige knelpunten. Voorgesteld wordt om het deelaspect visuele hinder tezamen met het deelaspect landschappelijke inpassing te bespreken.

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Voor *barrièrewerking* is aandacht voor de effecten in de TN/MER-fase alleen relevant indien er reële mogelijkheden zijn om bestaande of te verwachten knelpunten te verminderen. Hierbij kan gedacht worden aan herstel van, of mitigatie voor, bijvoorbeeld voetgangers/fiets passages dan wel recreatieve routes. Ook kan worden gedacht aan nieuwe knelpunten die zich kunnen voordoen bij nieuw-geprojecteerde woningbouwlocaties (bijv. Vinex-locaties). Knelpunten die staan in de top-50 knelpuntenlijst van de AVV dienen zeker te worden meegenomen. Voorgesteld wordt de effecten van barrièrewerking globaal, kwalitatief te inventariseren en terughoudendheid te betrachten bij het beschrijven van oplossingsmogelijkheden voor knelpunten. In het kader van de ruimtelijke inpassing van het voorkeustracé tijdens de OTB-fase kan uitgebreidere aandacht aan het barrièrewerking worden gegeven.
- Aandacht voor *sociale veiligheid* in de TN/MER-fase is alleen relevant indien er reële mogelijkheden zijn om bestaande of te verwachten knelpunten te verminderen. Hierbij kan gedacht worden aan bestaande tunneltjes/doorgangen die als onplezierig worden ervaren, de effecten van verbreding op nu aanwezige doorgangen en aan knelpunten genoemd in de top-50 lijst van de AVV. De effecten en oplossingsmogelijkheden kunnen globaal kwalitatief worden geïnventariseerd/beschreven in de TN/MER; het betreft detailwerk dat in de OTB-fase uitgebreider aan de orde dient te komen.
- *Visuele hinder* heeft sterke relaties met landschappelijke inpassing en zou ook tezamen met dit aspect beschreven kunnen worden. Dit deelaspect is vooral relevant in de OTB-fase.

Zie ook verslag van de workshop.

Tekstvoorstel voor de Startnotitie:

De beschrijving voor barrièrewerking en sociale veiligheid in de TN/MER richt zich op bestaande en te verwachten knelpunten in het licht van eventueel te nemen maatregelen. In de OTB-fase wordt uitgebreider aandacht aan deze deelaspecten, evenals aan visuele hinder, geschonken in het kader van de inpassing van het wegontwerp.

Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft de deelaspecten *individueel risico* en *groepsrisico*. Het voorstel is beide deelaspecten te beschrijven in de TN/MER op kwantitatieve wijze aan de hand van de IPO-RBM methode.

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Voor zowel het individueel als het groepsrisico bestaan normen (nota VROM en V&W).
- Voor DGP is het bestaan van deze normen een belangrijk (doorslaggevend) argument.
- De IPO-RBM methode is opgesteld in opdracht van IPO, VROM, V&W en NS en is bekend bij DGG (NB: deze methode is niet toepasbaar voor o.a. tunnels).

Aandachtspunt voor het aspect externe veiligheid zijn de mogelijke effecten van ontmenging van verkeer. Dit is relevant bij bijvoorbeeld alternatieven die uitgaan van doelgroepstroken voor vrachtverkeer. Voor verdere details wordt verwezen naar het workshopverslag.

NB: Het deelaspect *veiligheid voor weggebruikers* is tijdens de workshop besproken bij dit aspect. Over de relevantie van dit onderwerp voor de TN/MER bestaat onduidelijkheid. Wellicht is het op te vatten als interne veiligheid. Tijdens de workshop is afgesproken dat DGP hiervoor DGG benadert (zie workshopverslag). Het onderwerp lijkt vooral relevant in het kader van de eisen die aan wegontwerpen worden gesteld (bijvoorbeeld in geval van tunnels e.d.).

Tekstvoorstel voor de Startnotitie:

De beschrijving van het aspect externe veiligheid richt zich op het individueel risico en het groepsrisico die berekend worden met behulp van de IPO-RBM methode. De gevolgen van eventuele ontmenging door alternatieven met doelgroepstroken worden beschreven in de TN/MER.

Duurzaam Bouwen

Het aspect duurzaam bouwen omvat de deelaspecten grondstoffen en energiegebruik. Voorgesteld wordt het aspect duurzaam bouwen niet te behandelen in de TN/MER, wel kan het aspect meegenomen worden bij het ontwerpen en in latere fasen (zoals OTB-fase).

Redenen voor dit voorstel zijn:

- Het aspect duurzaam bouwen is niet onderscheidend voor de keuze tussen verbredingsalternatieven die voorligt in de TN/MER fase.
- Het is moeilijk om in de TN/MER al in te gaan op duurzaam bouwen, het aspect is wel relevant in de OTB-fase of latere fasen.

Naar aanleiding van dit punt heet het Tracé/m.e.r.-centrum een mail ontvangen van Harry Wever (DWW) die op dit moment voor het project A12 Utrecht-Veenendaal het aspect duurzaam bouwen uitwerkt. Naar aanleiding van deze mail kan worden geconcludeerd dat het duurzaam bouwen aspect ingebracht kan worden bij het ontwerpen bij het beperken van het ruimtegebruik. Voor nadere informatie zie bijgevoegde mail.

Tekstvoorstel voor de Startnotitie:

De effecten van het aspect duurzaam bouwen wordt niet besproken in de TN/MER, wel wordt dit aspect meegenomen bij het ontwerpen en krijgt het bij de uitwerking in latere fasen aandacht.

IV Economie, Ruimtegebruik en Kosten

In het algemeen zijn voor deze aspecten uit het verslag van de workshop van 7 september j.l. de volgende aandachtspunten te halen:

- Het is niet zonder meer duidelijk wat onder de verschillende hierbovengenoemde begrippen wordt verstaan. Het is dus raadzaam deze begrippen in de startnotitie of in een bijlage daarvan nader te omschrijven.
- Er is een spanning tussen de probleem/doelstelling enerzijds en de oplossing/effekten anderzijds. De probleem/doelstelling (gewenste effecten) is op nationaal niveau geformuleerd, terwijl de minder gewenste effecten vooral op regionaal/lokaal niveau worden gevoeld. Dit geldt bijvoorbeeld voor economische effecten.

Ons voorstel is om economische effecten, conform de onder meer bij directie Noord-Brabant gehanteerde indeling, te splitsen directe (of systeem-)effecten en indirecte (of omgevings-)effecten.

Uit de workshop komen de volgende criteria naar voren voor het meenemen van effectbeschrijvingen:

- relevant onderscheid tussen de alternatieven/varianten;
- informatie over ruimtelijke ordenings-aspecten beschrijven
 - indien er op- en afritten worden geopend, c.q. gesloten, omdat deze wijzigingen in het ontwerp fundamentele veranderingen in de ruimtelijke ordening teweeg kunnen brengen,
 - indien er duidelijk grote regionale/lokale ontwikkelingen gaande zijn (bijvoorbeeld grote woon/werklocatie, en
 - indien er sprake is van een doelgroepenbenadering in een bepaald alternatief (bijv. geconcretiseerd in een 4x2 alternatief c.q. parallelbanen).

Ons voorstel is om deze criteria over te nemen.

Kosten

Het voorstel is het kostenaspect op te delen in aanlegkosten en onderhoud/beheerskosten. De deelnemers aan de workshop willen de aanlegkosten beschrijven in TN/MER door middel van PRI-raming, in afgeronde bedragen en de onderhoudskosten beschrijven, indien er sprake is van grote werken (bijv. tunnels). Het TMC sluit zich hierbij aan, omdat dat logisch lijkt, met dien verstande dat zij zich niet echt deskundig acht op dit terrein.

Verder werden onder kosten file-urenkosten (voertuigverliesuren) en economische baten/kosten gerekend. Het voorstel is deze te beschrijven onder economie.

Economie

Eerder is gesteld dit aspect te verdelen in directe economische aspecten en indirecte of omgevings effecten.

De *directe economische effecten* zijn gerelateerd aan de voertuigverliesuren en kunnen worden onderverdeeld in verkeerscategorieën (doorgaand, lokaal verkeer enz.). Het is dan wel noodzakelijk dat vanuit het beleid een heldere omschrijving van deze begrippen wordt gegeven.

Het TMC is zich ervan bewust dat dit een ingewikkelde materie is en doet hierover verder geen voorstellen voor de Startnotitie. Zij sluit zich aan bij de opmerkingen uit het verslag dat DGP hiervoor teksten zou kunnen aanleveren.

Het begrip *indirecte of omgevings effecten* zou goed omschreven moeten worden in de startnotities. Volgens definities van onder meer directie Noord-Brabant gaat het hier om veranderingen in het productie- en vestigingsmilieu. Het valt uiteen in de factoren vestigingsimago, productiestructuur, bereikbaarheid, bedrijfsinvensteringen en werkgelegenheid. Deze aspecten zouden alleen moeten worden beschreven in de gevallen dat er sprake is van het sluiten/openen van op- en afritten, als er sprake is van varianten met parallelbanen en bij duidelijke, grote regionale ontwikkelingen. De reden is dat hierover vrijwel altijd discussie met plaatselijke bestuurders. De angst van de deelnemers aan de workshop dat de nut- en noodzaak discussie weer opnieuw gevoerd kan worden is legitiem, maar ondermeer inherent aan het feit dat deze discussie niet zorgvuldig en voldoende is afgekaart in een

eerdere fase van het planproces.

Tekstvoorstel Startnotitie van het TMC op het gebied van economische aspecten:

De indirecte economische effecten worden niet alleen beschreven indien sprake is van het sluiten/openen van op- en afritten, indien sprake is van varianten met parallelbanen, en indien sprake is van grote regionale ontwikkelingen, omdat wordt verwacht dat deze van invloed zijn op de regionale economische structuur.

Ruimtegebruik

Onder ruimtegebruik worden de volgende begrippen begrepen: ruimtelijke situatie algemeen, wonen en werken, verlies bestaande/geprojecteerde woningen/bedrijfsterreinen, stedenbouwkundige kwaliteit, bovenlokale ruimtelijke effecten, recreatie en landbouw. De effecten van ruimtegebruik op natuur en landschap zijn beschreven bij het hoofdaspect natuur en landschap.

Ruimtelijke situatie algemeen. De deelnemers van de workshop stellen dat de ruimtelijke situatie kan worden onderzocht onder het kopje autonome ontwikkeling en dat deze gegevens als input dienen voor de verkeersmodellen. Op basis daarvan kan onder andere worden bepaald of in varianten op- en afritten worden opgenomen/gesloten. De (secundaire) ruimtelijke effecten daarvan worden op hun beurt onder het kopje effecten op vestigingsimago (zie aldaar) beschreven.

Wonen en werken (algemeen). Het was de deelnemers aan de workshop niet duidelijk of het de effecten op verhuizingen of op aantal arbeidsplaatsen betreft of iets anders. Het TMC adviseert om in navolging van het gebruik bij ondermeer de directie Noord-Brabant eronder te verstaan: het ruimtebeslag van woon- en werkbestemmingen die binnen het indicatieve ruimtebeslag van de alternatieven zijn gelegen.

Tekstvoorstel startnotitie:

De effecten op wonen en werken worden globaal kwalitatief beschreven daar waar dit een onderscheidend effect is bij een alternatief/variant.

Verlies bestaande/geprojecteerde woningen/bedrijfsterreinen. De deelnemers van de workshop stellen enerzijds dat je dit aspect kwantitatief moet beschrijven omdat je beschikt over aantallen vanwege een gedetailleerd ontwerp (schaal 1:2500). Anderzijds stellen ze voor te werken met een (gevaar)zone-indeling met sloopkansen in klassen afhankelijk van het alternatief. Beschrijving vervolgens op basis van kaarten met schaal 1:10.000, respectievelijk bestemmingsplannen. Voorstel van het TMC is dat laatste over te nemen in de TN/MER, omdat met een te groot detailniveau schijnzekerheid wordt gegeven die meer onrust geeft dan nodig. Dit aspect dient in de OTB-fase wel kwantitatief (aantallen en locatie) te worden uitgewerkt.

NB: Er is ook een andere indeling van dit aspect mogelijk: sommige regionale directies scharen dit aspect onder woon- en leefmilieu/sociale aspecten.

Tekstvoorstel Startnotitie:

De effecten op bestaande/geprojecteerde woningen/bedrijfsterreinen zullen globaal kwantitatief worden beschreven in de TN/MER.

Stedenbouwkundige kwaliteit. Het gaat bij dit aspect om meer architectonische dan om cultuurhistorische kwaliteit. Het laatste aspect is meegenomen onder het hoofdaspect natuur en landschap. Dit aspect inventariseren door middel van gemeentes bijvoorbeeld. Op basis daarvan alleen beschrijven globaal/kwalitatief indien onderscheidend voor alternatieven. Dit aspect zo nodig in de OTB-fase verder uitwerken.

NB: Er is een andere indeling mogelijk, waarbij stedenbouwkundige kwaliteit onder natuur- en landschap/(landschaps-)beleving wordt geschaard. Zie daarvoor onder landschapsbeleving.

Tekstvoorstel Startnotitie:

De stedenbouwkundige kwaliteit wordt globaal kwalitatief beschreven op die plaatsen waar op basis van een inventarisatie is gebleken dat het een onderscheidend effect is.

Bovenlokale ruimtelijke effecten. Hieronder vallen begrippen als bundeling infrastructuur, ondersteuning stedelijke hoofdstructuur, ondersteuning lokatiebeleid. Het was de deelnemers niet duidelijk wat er onder deze begrippen moet worden verstaan. Men was het eens met de stelling dat dit soort aspecten niet worden beschreven, tenzij er kansen zijn voor deze aspecten.

Tekstvoorstel Startnotitie:

De bovenlokale ruimtelijke effecten worden globaal kwalitatief beschreven op die plaatsen waar op basis van een inventarisatie is gebleken dat het om een onderscheidend effect gaat.

Recreatie/landbouw. In de workshop zijn deze aspecten maar zeer kort aan de orde gekomen. De deelnemers stelden het aspect recreatie niet mee te nemen, tenzij het gaat om grote gebieden die moeten worden gecompenseerd. Indien dit het geval is, dit aspect in de TN/MER globaal beschrijven (gebaseerd op schaal 1:10.000).

Voor het aspect landbouw geldt bovendien dat het kan worden beschreven, indien het in verband met het draagvlak nuttig is te laten zien dat je oog hebt voor de situatie van de doelgroep. De aanpak is in dat geval: globaal kwantitatief (aantal ha areaalverlies en km's omrijden) beschrijven binnen de grenzen van het indicatieve ruimtebeslag.

Tekstvoorstel Startnotitie:

De effecten op recreatie worden globaal kwalitatief beschreven op die plaatsen waar op basis van een inventarisatie is gebleken dat het om aspecten gaat waarbij in een latere fase sprake kan zijn van compensatie. De effecten op landbouw globaal kwantitatief beschrijven.

V Bijlage: Ontvangen mail (zie ook opmerking bij aspect duurzaam bouwen)

Van: O=MINVENW; OU1=SMTPGATEWAY; DDA.TYPE=RFC-822;
DDA.VALUE=harm.wever(a)wxs.nl
Verzonden: maandag 14 september 1998 8:23
Aan: Arts, E.J.M.M.
CC: Wever, H.
Onderwerp: Duurzaamheid/duurzaam bouwen in startnotities/verkenningen

Hallo Jos,

Van Jacqueline Jonkers heb ik vorige week vernomen dat jullie een "workshop" hebben georganiseerd om samen met de medewerkers van de regionale directies na te denken over het opstellen (inhoud) van enkele nieuwe startnotities, die zeer binnenkort geschreven moeten worden. Vanuit het centrum zouden jullie een advies opstellen voor de directies hoe zij deze notities kunnen schrijven. Graag reageer ik met deze mail op jullie actie, om vanuit DIRECTIE UTRECHT te benadrukken dat duurzaam bouwen/duurzaamheid wel degelijk een onderwerp is waarnaar gekeken zou moeten worden in de studies voor de startnotities. Bijvoorbeeld om mogelijke oplossingen maatschappelijk geaccepteerd te krijgen (immers duurzaam bouwen/duurzaamheid doe je voor de maatschappij).

Gesproken zou zijn op de workshop over de minimale inhoud van de startnotities, m.a.w. beperking van onderzoek, om zo snel mogelijk deze notities te kunnen opstellen. In dit kader is aan de regionale directies gevraagd of duurzaam bouwen een onderwerp is voor de startnotitie.

Duurzaam bouwen/duurzaamheid is een nieuw onderwerp. Omdat er geen en/of weinig ervaring is op dit onderwerp konden de mensen zich er nog niet zo veel bij voorstellen. Jacqueline gaf aan dat daarom het onderwerp snel van tafel was. Dit betreur ik want duurzaamheid/duurzaam bouwen zijn volgens mij belangrijke onderwerpen in studies als startnotities, verkenningen, trace-/m.e.r.-studies, aangezien er dan nog richting gegeven kan worden aan mogelijke oplossingen. Beschouw duurzaam bouwen/duurzaamheid dan ook niet als een nieuw "onderzoeksveld" voor dit soort studies, maar als bindende factor tussen de verschillende onderwerpen/aspecten waarnaar onderzoeken worden uitgevoerd. Duurzaam bouwen/duurzaamheid kun je beschouwen als uitgangspunt voor uitdenken van oplossingen en natuurlijk de discussie nut/noodzaak.

In de startnotitie kan bijvoorbeeld aangegeven worden dat in het kader van duurzaamheid een afweging is gemaakt om te komen tot de voorgestelde oplossingsrichtingen en verder dat een optimaal ontwerp en inpassing wordt nagestreefd in de vervolgstudies. Het gaat er dus niet om in detail onderzoek te doen naar alle dubo-aspecten van een project.

Bij het project A12 van directie Utrecht wordt duurzaamheid bijvoorbeeld vorm gegeven in de werkgroepen inpassend ontwerp, bespreking beperking ruimtegebruik (realiseren smaller dwarsprofiel) en verder wordt er in de studie aandacht besteed aan duurzaam bouwen, op onderwerpen als grondstoffen, energiebesparing en ruimtegebruik. In de trace-/m.e.r.-studie wordt dus een verdere uitwerking gegeven aan duurzaamheid.

Ik hoop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en dat ik heb kunnen aangeven dat duurzaamheid/duurzaam bouwen best gevraagd kan worden van regionale directies zonder dat dit te veel tijd of geld zou kosten. Als je nog vragen hebt kun je me vandaag bereiken op 079-3412365 en morgen op 015-2518385. Succes met het opstellen van het advies aan de regionale directies.

Met vriendelijke groet,

Harry Wever.

BIJLAGE:

**Verslag workshop 7 september 1998
inhoudelijke afstemming SWAB Startnotities**

BIJLAGE:

Verslag workshop inhoudelijke afstemming SWAB Startnotities

1 Inleiding

In deze notitie wordt een verslag gegeven van de workshop voor de inhoudelijke afstemming van SWAB Startnotitie die 7 september j.l. in het Mobilion is gehouden. Achtereenvolgens komen aan bod: het plenaire deel voorafgaand aan de parallelle workshopsessies; de drie workshopsessies natuur & landschap, woon- & leefmilieu, ruimtegebruik en economie; de plenaire terugkoppeling.

Introductie op workshop

Marianne de Soet van het Tracé/m.e.r.-centrum (TMC/DWW) heet een ieder van harte welkom en geeft een korte inleiding. De workshop wordt georganiseerd op verzoek van de SWAB-coördinatoren c.q. projectleiders teneinde inperking en stroomlijning te bewerkstelligen ten aanzien van de te behandelen aspecten in de SWAB tracé/m.e.r.-studies. Het doel van de workshop is dan ook te komen tot een overzicht van aspecten die in de tracé/m.e.r.-studies voor de 9 SWAB projecten dienen te worden bestudeerd, met de daarbij behorende argumentatie. Om hiertoe te komen zal in drie werkgroepen een aantal stellingen worden behandeld. De drie werkgroepen behandelen respectievelijk natuur & landschap, woon & leefmilieu en ruimtegebruik & economie. Onderwerpen gerelateerd aan verkeer & vervoer vallen buiten de reikwijdte van de workshop en worden via een ander spoor behandeld. Waarbij zij opgemerkt dat niet alleen het al dan niet behandelen van de verschillende (deel)aspecten ter discussie staat, maar ook de plaatsing van bepaalde aspecten staat nog open voor verandering. Hierbij is met name de onderliggende argumentatie van groot belang.

Toelichting doel en opzet workshop

Na deze korte inleiding geeft Jos Arts (DWW/TMC) een toelichting op de resultaten van de verstuurde vragenlijst en op het doel en de opzet van de workshop. Jos Arts licht toe dat het doel van de workshop is: voor de op te stellen teksten van de Startnotities van de SWAB-projecten door het voeren van een gezamenlijke discussie (RWS-directies en DGP) over de te bestuderen aspecten in de tracé/m.e.r.-studies van de SWAB-projecten en het detailniveau daarvan. Met als doel te komen tot toegespitste, inzichtelijke Trajectnota/MER-en (TN/MER-en) voor een adequate keuze tussen alternatieven.

Ter voorbereiding op deze workshop is aan 30 personen een vragenlijst toegestuurd. De respons op de vragenlijst is goed, 24 van de 30 personen hebben gerespondeerd. Daarbij is er sprake van een goede verdeling in de respons zowel over de verschillende directies, achterlandverbindingen als de specialismen.

Algemene conclusies die kunnen worden getrokken op basis van de ingevulde vragenlijsten zijn:

- Over het algemeen is er geen eenduidig beeld wat betreft de relevantie van een (deel)aspect voor bestudering in de SWAB tracé/m.e.r.-studies. Over bijna geen enkel aspect is er volledige eenduidigheid bij de respondenten. Dit kan zijn oorzaak vinden in de verschillende projecten waarbij de respondenten betrokken zijn.
- Als gevolg hiervan, vallen weinig (deel)aspecten direct af. "Nee, helemaal niet relevant" kan zelden worden geconcludeerd op basis van de ingevulde vragenlijsten, "nee, tenzij" wel.
- Wel zijn er motieven c.q. argumenten genoemd voor de relevantie van een bepaald aspect. Soms betreft dit echter vage motivaties als: "want is een m.e.r.", "want aspect is van groot belang".
- Wat betreft het detailniveau komt geen eenduidig beeld naar voren. Wel worden een groot aantal (mogelijk) bruikbare ideeën genoemd. Het resultaat is een soort grabbelton waaruit allerlei ideeën geput kunnen worden.

Gezien het doel van de workshop is de insteek bij de workshop vooral gericht op de *voorlopige conclusies*, die uit de vragenlijst kunnen worden getrokken. Deze zijn zoveel mogelijk gepresenteerd als stellingen; vooral gericht op: "nee, tenzij ..." in plaats van "ja, zo volledig mogelijk ...".

Deze insteek betekent echter niet dat de uiteindelijke Trajectnota/MER-en voor de SWAB-projecten helemaal geen aandacht zou zijn voor de aspecten die niet relevant worden gevonden. Daar zou je als V&W moeilijk mee wegkomen. In de TN/MER is het van belang wel duidelijk en gemotiveerd aan te geven waarom een aspect niet/beperkt relevant is of weinig uitgediept wordt bij de SWAB-verbindingen. Daarbij komt dat het wel van belang kan zijn om een meer algemene (kwalitatieve) beschrijving te geven over de bestaande situatie en de gevolgen. Een ander punt van belang is het verschil tussen presentatie in, en onderzoek voor de TN/MER:

soms is geen (uitgebreid) onderzoek nodig maar wel een korte algemene beschrijving, argumentatie;

soms is wel onderzoek nodig, maar hoeven niet alle resultaten te worden gepresenteerd in de TN/MER.

De presentatie eindigt met een aantal algemene aandachtspunten voor de workshopssessies:

- *nagaan of de deelnemers het eens / oneens met de stelling (voorlopige conclusie) zijn;*
- argumentatie / motieven die hiervoor te geven zijn;
- welk detailniveau (welke aanpak) is relevant voor het aspect.

Meer specifieke aandachtspunten voor de discussie hierover zijn:

- de SWAB-projecten betreffen verbredingen;
- onderscheidendheid voor alternatieven is van belang voor de beslissing (tracékeuze);
- mate van maatschappelijke relevantie, discussie over een aspect (zgn. 'issues');
- gevoelige locaties langs tracé (bestaande knelpunten, dwangpunten voor ontwerpen);
- risico's van vertraging, discussie bij niet of beperkt behandelen van een aspect in de TN/MER;
- mogelijk te treffen maatregelen (mitigeren, compenseren);
- mate van detailniveau en wijze aanpak van een aspect in de TN/MER;
- gebiedsafbakening voor bespreking van een aspect (Bijv. strook van een bepaalde breedte);
- beschikbare basisgegevens voor een aspect
- de benodigde tijd voor onderzoek (SWAB: sneller, slimmer, beter);
- kosten van onderzoek die nodig is voor een bepaald aspect;
- welke aandacht is er (mogelijk) voor een aspect in vervolgfases (bijv. bespreking in OTB-fase).

Leeswijzer

Het verslag van workshopssessies voor de hoofdaspecten natuur & landschap, woon- & leefmilieu, en ruimtegebruik & economie zijn enigszins vergelijkbaar opgebouwd. Deze hoofdaspecten zijn onder te verdelen in aspecten en deelaspecten (voor de indeling wordt verwezen naar de notitie die als vertrekpunt heeft gediend voor deze workshop). Per te behandelen deelaspect wordt de volgende indeling gehanteerd. In de eerste plaats wordt de te discussie te stellen stelling *cursief* weergegeven. Vervolgens wordt eerst globaal aangegeven of de stelling al dan niet wordt onderschreven, waarna nadere argumentatie hiervoor (en invulling van de eventuele 'tenzij..') wordt gegeven evenals de aandachtspunten (indien besproken tijdens de workshopssessie). Indien tijdens de workshopssessie aangegeven, zal tevens de te hanteren aanpak voor het betreffende aspect worden beschreven. Per aspect wordt afgesloten met de conclusie, waarin de eventueel gewijzigde c.q. aangevulde/ genuanceerde stelling is opgenomen. Gezien de aard van de discussie tijdens de workshop-sessie Economie & Ruimtegebruik wijkt de opzet van het verslag van deze sessie enigszins af. Wellicht ten overvloede zij benadrukt dat het in dit verslag beschreven resultaat is van de workshop-sessies. In die gevallen waarbij in de tekst woorden zijn opgenomen als 'dient' en 'moet', betreft het de mening van de werkgroepleden. Deze dienen derhalve te worden gelezen als: 'de werkgroep is van mening dat op die wijze dient'.

2 Werkgroep Natuur & Landschap

Deelnemers aan de werkgroep Natuur & Landschap zijn:

Robert van Winden (Ut): projectleider A1 Eemnes -Voorthuizen

Ron Braat (Li): natuur en landschap A76 en A2 Wessen - Urmond

Gerrit van Kalker (NH): natuur en landschap A4 De Hoek - Burgerveen

Peter Havermans (NH): milieucoördinator A4 De Hoek - Prins Clausplein

Marco Bakermans (NB): natuur en landschap A2 Leenderheide - Budel

Henk Scholma (ON): milieu, natuur en landschap A12 Ede - Duitse grens en A2 Everdingen - Deil

Frank Noppert (ON): milieucoördinator algemeen en A12 Ede - Veenendaal

Frank Burmeister (DGP)

Facilitator: Marianne de Soet (DWW/IM/TMC)

Verslag: Johan Boelhouwers (DWW/IM/TMC)

Bodem en grondwater

Algemeen: *Niet relevant, tenzij specifieke redenen.*

Bodem en grondwaterkwaliteit: *Nee tenzij. Niet relevant omdat het weinig onderscheidend is voor wat betreft de alternatievenkeuze, en wegverkeer en wegverbreding hebben beperkte invloed. Tenzij het tracé bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden doorsnijdt. Aanpak in dat geval kwalitatief, bijvoorbeeld inventariseren/aangeven van doorsnijdingen van beschermingsgebieden. Het risico van niet behandelen is dat de provincie aan de bel hangt.*

De stelling wordt onderschreven omdat bodem- en grondwaterkwaliteit slechts in een beperkt aantal gevallen een issue is.

Tenzij... Ten aanzien van beschermingsgebieden gelden wettelijke verplichtingen, dus conform de stelling in geval van doorsnijding van beschermingsgebieden wel aandacht besteden aan de effecten. Per provincie gelden verschillende eisen voor inrichting en vormgeving. In dit stadium kan evenwel worden volstaan met het aangeven dat bij de inrichting van de verbreding aan de eisen ten aanzien van de bodem- en grondwaterkwaliteit zal worden voldaan.

Aandachtspunten In sommige gevallen zijn op voorhand 'problemen' te voorzien met betrekking tot de bodem- en grondwaterkwaliteit. In Limburg is in een aantal gevallen de grondwaterspiegel erg hoog en zal kwel een issue zijn. Langs de A1 en de A2 is verdroging een issue, met name de bermsloten met een ontwateringsfunctie en de recent opgeleverde tunnelbakken bij Vught en Best hebben een verdrogend effect. Bij ombouw van de bestaande situatie dienen de kansen ten aanzien van deze verdrogingseffecten - gelet op de voorbeeldfunctie van Rijkswaterstaat ten aanzien van het watermanagement - te worden benut.

Aanpak Langs de verbredingstrajecten dient een globale inventarisatie van knelpuntgebieden plaats te vinden. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van provinciale gegevens en bodemkaarten. Daarnaast is mogelijk gebruik te maken van een door het RIZA opgestelde handleiding/model over vernatting en verdroging bij infrastructuurprojecten. Deze inventarisatie is noodzakelijk om aan te kunnen geven of er knelpuntgebieden zijn. In geval van knelpuntgebieden dienen de effecten kwalitatief te worden beschreven (signaleerfunctie).

Dus, bij doorsnijdingen/aansnijding van beschermingsgebieden signaleren en maatregelen aangeven, evenals in geval van extra verdrogingseffecten. Bij doorsnijding van de 50-dagenzone van waterwinputten moet de waterwinput worden verplaatst, hetgeen veel geld en tijd (nieuw MER) kost. Doorsnijding van de 50-dagenzone zal echter vermoedelijk niet aan de orde zijn.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, tenzij uit de inventarisatie blijkt dat langs het tracé knelpuntgebieden zijn. Deze knelpuntgebieden kunnen bestaan uit beschermingsgebieden, maar ook uit gebieden met kwelrisico's en gebieden die verdrogingsgevoelig zijn.

Sanering/afvoer van verontreinigde grond: *Nee tenzij. Is niet relevant omdat het geen doorslaggevende informatie betreft voor de tracékeuze. Dit aspect komt bovendien aan bod tijdens de OTB-fase. De relevantie is afhankelijk van de vraag of saneringssituaties zich voordoen (in verband met kosten en voorkomen van verrassingen). Aanpak: vooral kwantitatief.*

Deze stelling wordt volledig onderschreven.

Tenzij... Dit aspect verdient enige aandacht in geval van bodemverontreinigingen, met name bij voormalige tankstations. De bestaande verontreinigingen zijn al geïnventariseerd en bekend bij de Regionale Directies.

Aanpak In geval van verbreding kan er sprake zijn van een positief effect, in het geval dat bodemverontreinigingen worden gesaneerd. Derhalve kan worden volstaan met het in kaart brengen van saneringen. Op basis van bestaande gegevens dient te worden aangegeven welke gebieden in het studiegebied vervuild zijn (door tankstations of anderszins) en die zullen worden gesaneerd. Dus niet betrekken in de effectbeschrijving.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, in geval van bodemverontreinigingssituaties slechts aangeven dat sanering zal plaatsvinden. Ook de kosten van de sanering in beeld brengen.

Grondwaterstand en -huishouding: *Nee tenzij. Is niet relevant gelet op de geringe betekenis van deze problematiek. De weg ligt er immers al. Slechts aandacht aan besteden in geval van verdiepte ligging en kunstwerken. Aanpak: kwantitatief, in kaart brengen waar het speelt. Daarbij: aandacht voor EHS, kwel- en verdrogingsgebieden.*

Deze stelling wordt onderschreven omdat in voorkomende gevallen reeds verdroging optreedt, en verbreding geen extra effecten met zich meebrengt. De effecten van verdroging zijn er in voorkomende gevallen al en deze zijn bekend, dus effectbeschrijving is in deze gevallen niet noodzakelijk.

Tenzij... Zodra het cunet de grondwaterspiegel zal doorsnijden dient aandacht te worden besteed aan de effecten van deze doorsnijding.

Aandachtspunten In sommige gevallen werkt de huidige weg al verdrogend. Uitgangspunt bij de te ontwikkelen alternatieven moet zijn dat geen extra verdroging en aantasting van de grondwaterstand zal optreden (het standstill beginsel). Verder dient al het mogelijke in het werk te worden gesteld om reeds optredende verdroging te niet te doen. Dit moet evenwel niet worden beloofd, maar wel worden nagestreefd. Dus benutten van kansen en voorkomen dat verdroging (en aantasting van de grondwaterspiegel) een effect van de voorgenomen ingreep is. Dit verdient aandacht in de maatregelen en varianten sfeer.

Aanpak In de Startnotitie moet worden aangegeven dat de hoogst voorkomende grondwaterstanden in de Trajectnota/MER in kaart worden gebracht. De tekst uit de startnotitie A76 over verdroging zal mogelijk leidend kunnen zijn voor de SWAB startnotities (**Actie:** Ron Braat bij de overige natuur & landschapsspecialisten na hoe deze tekst precies luidt en stuurt deze rond).

Conclusie De stelling blijft zo goed als gehandhaafd. Ten aanzien van de grondwaterstand en -huishouding geldt dat in de startnotitie wordt aangegeven dat de grondwaterspiegel in de TN/MER in kaart zal worden gebracht, en dat in geval van doorsnijding van de grondwaterspiegel door het cunet aandacht zal worden besteed aan de effecten daarvan.

Oppervlaktewater: *Niet relevant voor SWAB tracé/m.e.r.-studies. Als lozing op oppervlaktewater zal plaatsvinden dan wel plaatsvindt, kan hieraan aandacht worden besteed in de OTB-fase.*

Deze stelling wordt volledig onderschreven omdat verbreding van een weg geen effect heeft op het oppervlaktewater. Wellicht wordt de overkluizing iets breder of wordt het oppervlaktewater 'verschoven', maar dit zijn nauwelijks effecten te noemen. Vervuiling van het oppervlaktewater kan eenvoudig in de maatregelen sfeer worden voorkomen. Vanwege het reeds bestaande maatregelenpakket zijn de effecten van verbreding op oppervlaktewater per definitie nihil.

Aandachtspunten Alleen bij ecologische waardevolle gebieden dient wat beter te worden opgepast voor lozingen van 'wegwater'. Potentiële verontreinigingen kunnen echter ook hier eenvoudig worden voorkomen.

Aanpak Om te voorkomen dat mogelijke knelpunten over het hoofd worden gezien dienen de Waterschappen te worden geraadpleegd ten aanzien van de te onderzoeken (knel)punten. In geval van mogelijke knelpunten kan in de OTB-fase worden aangegeven door welke maatregelen de effecten tot nul kunnen worden teruggebracht.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, maar in de OTB-fase maatregelen aangeven.

Flora, fauna en ecologie

Algemeen: Wel relevant, vooral ruimtebeslag.

Ruimtebeslag (vernietiging): *Wel relevant. Vanwege mogelijke vernietiging van mogelijke waarden (echter gebiedsafhankelijk), onderscheidendheid op alternatieven en van belang voor te nemen maatregelen (mitigatie en compensatie). Aanpak kan globaal (aantal ha.).*

Deze stelling wordt niet geheel onderschreven. De stelling is, gelet op de Natuurbeschermingswet, te beperkt. Het is niet alleen van belang aan te geven hoeveel ha. ruimtebeslag ten behoeve van de verbreding zal optreden, ook de kwaliteit van de gebieden waar vernietiging aan de orde is, is van belang. In sommige gevallen betreft het vernietiging van slechts enkele vierkante meters, maar deze vierkante meters kunnen wel van uiterst groot belang zijn.

Tenzij... Ruimtebeslag is van minder belang te beschrijven in het geval dat de verbreding binnen de huidige rijksweggrenzen blijft en in dat gebied geen belangrijke waarden/specifieke soorten aanwezig zijn. Hiermee wordt een nuancering aangegeven. Een andere nuancering is dat niet alleen bijzondere gebieden, maar ook bijzondere (beschermde) soorten de aandacht behoeven.

Aandachtspunten Bij de beschrijving van het ruimtebeslag dient als uitgangspunt te worden aangehouden dat het niet alleen gaat om de grootte van het gebied, maar juist ook om de bijzondere eigenschappen van dat gebied. Omdat ruimtebeslag basis vormt voor compensatie, dient altijd een algemene (globale) beschrijving langs de hele as van de te verbreden weg te worden gegeven (beschrijven wat je wegneemt). Bovendien is het voorkomen van beschermde soorten in het studiegebied richtinggevend voor het al dan niet meer gedetailleerd beschrijven van de effecten van ruimtebeslag. Een risico van het onvolledig weergeven van ecotopen van beschermde soorten is dat ernstige vertragingen kunnen optreden tijdens de aanlegfase.

Soms komen juist in de bermen van bestaande snelwegen bijzondere soorten voor (een voorbeeld hiervan is een populatie beschermde hagedissen langs de A12). Deze zijn bekend bij met name natuurbeschermingsorganisaties, als ook bij provincies. Indien de berm van de huidige wegen als bos-/natuurgebied kan worden gekenschetst, is hierop de Boswet van toepassing, evenals het compensatiebeginsel. Hieraan kan in de OTB-fase aandacht worden besteed (mitigerende en compenserende maatregelen).

Aanpak Uitgangspunt is dat geen eigen onderzoek naar bijzondere gebieden dan wel bijzondere (beschermde) soorten nodig is voor de beschrijving van dit aspect. Dus zal in de eerste plaats een inventarisatie plaatsvinden bij natuurbeschermingsorganisaties/provincies of langs het tracé bijzondere gebieden of bijzondere soorten voorkomen. In het geval van bijzondere gebieden geldt dat een beschrijving dient te worden gegeven van de effecten van verbreding, uitgaande van de begrenzing van die bijzondere gebieden. In geval van bijzondere (beschermde) soorten geldt dat een beschrijving dient te worden gegeven van het invloedsgebied van de effecten van verbreding. De beschrijving van effecten in deze gevallen kan globaal van karakter zijn, volstaan kan worden met het aangeven van de bijzondere gebieden. Waarom die gebieden bijzonder zijn mag als bekend worden verondersteld. In beide gevallen geldt dat tevens dient te worden beschreven welke maatregelen zullen worden genomen teneinde de effecten te minimaliseren.

Voor die gebieden waar geen sprake is van de hiervoor genoemde situaties geldt dat een globale beschrijving dient te worden gegeven van het ruimtebeslag van de breedste variant buiten de bestaande rijksweggrenzen (in termen van soort gebied en aantal ha.). Indien de breedste variant binnen de bestaande rijksweggrenzen blijft, hoeft geen beschrijving plaats te vinden, evenals in die gevallen dat door wijziging van het wegontwerp geen effecten zullen optreden. Hierin schuilt het verschil tussen onderzoeken en presenteren. In het te verrichten 'onderzoek' zal hieraan dus wel aandacht moeten worden besteed.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd, maar wordt enigszins genuanceerd. Beschrijving van het ruimtebeslag is van belang voor die gebieden waar de verbreding (de breedste variant) buiten de rijksweggrenzen vallen en er sprake is van bijzondere gebieden en/of van bijzondere (beschermde) soorten.

Ecologische verbindingen/-structuren (versnippering): *Nee tenzij. Niet relevant vanwege reeds bestaande weg. Tenzij belangrijke structuren/verbindingen worden doorsneden (gebiedsafhankelijk). Aanpak: kwalitatief, en gericht op benutten van kansen om bestaande effecten ALV te verminderen.*

Deze stelling wordt grotendeels onderschreven omdat door verbreding van een bestaande weg geen extra doorsnijdingen van ecologische verbindingen zijn te verwachten (uitzonderingen daargelaten). Bovendien hebben vele directies van Rijkswaterstaat een ontsnipperingsmaatregelenpakket, waarmee versnippering wordt tegengegaan en zelfs kan worden teruggedrongen.

Aandachtspunten Elke verbreding of aanpassing van een rijksweg dient te worden benut om het pakket aan ontsnipperingsmaatregelen in te passen. Het huidige beleid is erop gericht dat verbreden mag als versnippering niet toeneemt. Ook ontsnippering is vigerend beleid, dit dient derhalve zoveel mogelijk te worden meegenomen.

Reconstructie van een weg kan daarmee gelijktijdig een reconstructie van versnippering betekenen. Hetgeen bovendien draagvlak-verhogend werkt omdat het benutten van kansen om bestaande versnipperingskelpunten te verminderen ook tot de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat wordt gerekend.

Belangrijk onderscheid dat in het oog moet worden gehouden is het onderscheid tussen de nieuwe effecten van de ingreep en de reeds bestaande knelpunten (bijvoorbeeld de A1 door De Veluwe), en het gebruik maken van de mogelijkheden om 'werk met werk' te maken. Daarbij is de vraag "welke maatregelen zijn standaard, welke niet?" leidend.

Als discussiepunt komt naar voren dat de bereikbaarheidsdoelstelling als enige doelstelling van de SWAB-projecten een gemiste kans behelst. Ten aanzien van ontsnippering had toepassing van het ontsnipperingsbeleid in de doelstelling van de Startnotitie opgenomen moeten worden.

Aanpak Ver- en ontsnipperingsonderzoek heeft in de meeste gevallen al plaatsgevonden (in het kader van BROM). Derhalve kan worden volstaan met een inventarisatie naar knelpunten die bestaan met betrekking tot versnippering, dan wel knelpunten zullen ontstaan als gevolg van de voorgestelde verbreding. In de startnotitie dient te worden aangegeven dat een dergelijke inventarisatie zal plaatsvinden. In de Trajectnota/MER volgt een globale beschrijving van die knelpunten, daarbij dient tevens te worden aangegeven dat ontsnipperingsmaatregelen in de studie worden betrokken. De inventarisatie betreft een globale inventarisatie naar knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Voor wat betreft de kosten dient een opsplitsing te worden gemaakt naar kosten die gerelateerd zijn aan de bereikbaarheidsdoelstelling en kosten die verband houden met inpassing in de ecologische structuren.

Gelet op de tijd die een gedegen inpassing van ecoducten en dergelijke vergen, is het bovendien aan te raden in een zo vroeg mogelijk stadium onderzoek hiernaar te verrichten. De resultaten van dit onderzoek (in te passen ecoducten, faunapassages en dergelijke) kunnen in de OTB-fase worden gepresenteerd vanwege de geringe onderscheidendheid bij de alternatievenkeuze.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, tenzij belangrijke structuren worden door- of aangesneden. Hierbij dienen kansen te worden benut in gevallen waar mogelijk.

Aantasting leefgebieden flora en fauna (verstoring): *Nee tenzij. Niet relevant want de weg ligt er al en door verbreding is weinig extra verstoring te verwachten. Tenzij geluidstoename en toename van visuele hinder leidt tot verstoring van waardevolle soorten. Aanpak in dat geval: nagaan klassentoename geluid, gevoeligheid gebied en indicatorsoorten.*

Deze stelling wordt onderschreven. De geluidstudie moet de toename van verstoring door geluid inzichtelijk maken, de effecten zullen vooral gericht zijn op vogels. In het geval dat er geen verstoring van bijzondere soorten en/of gebieden zal optreden, kan worden afgezien van beschrijving van het aspect verstoring.

Tenzij... In het geval dat extra verstoring zal optreden, hetgeen aantoonbaar is door toepassing van het broedvogelmodel van Reijnen, Veenbaas & Foppen, zal aandacht worden besteed aan dit aspect.

Aandachtspunten Er zijn twee soorten verstoring te onderscheiden, te weten licht en geluid. Voor een toelichting op het onderdeel licht, zie aspect landschap/verlichting. N.B.: het onderdeel licht is bovendien opgenomen in het broedvogelmodel.

Een belangrijke kanttekening is dat elke extra belasting van de EHS compensatieplichtig is. Echter: per provincie verschilt het beleid ten aanzien van gebieden waar compensatie van toepassing is. Noord-Brabant heeft een groene hoofdstructuur op basis van natuurdoeltypen, Gelderland onderscheidt daarentegen waardevolle weidevogelgebieden die niet tot de EHS worden gerekend. Met andere woorden: de benadering en de begrenzing van de gebieden waarvoor verstoring een issue is, verschillen onderling. Dit behoeft afstemming tussen de betrokkenen bij de zes Regionale Directies. (**Actie:** allen).

Eveneens extra aandacht is nodig voor de situatie bij de A76, waarbij tussen gevoelige gebieden en de te verbreden weg ook nog een spoorweg aanwezig is. **Actie:** Ron Braat zal met betrekking tot deze situatie contact opnemen met Anneke Broeke (NB) en/of Ruud Cuperus (DWW) in verband met de toepassing van het broedvogelmodel in deze specifieke situatie.

Aanpak Met behulp van het broedvogelmodel van Reijnen, Veenbaas & Foppen zullen de effecten van verstoring in kaart worden gebracht. Voordeel van dit model is dat het toepasbaar is zonder onderzoek omdat de verkeersintensiteit als uitgangspunt dient. De effectbeschrijving dient globaal kwantitatief (aantal ha.) van aard te zijn. Waardevolle soorten zijn in deze benadering niet van belang, waardevolle gebieden wel.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, tenzij het broedvogelmodel van Reijnen, Veenbaas & Foppen aangeeft dat er extra verstoring zal optreden.

Mogelijkheden voor mitigatie/compensatie: *Wel relevant, omdat het mogelijkheden biedt voor oplossingen van bestaande problemen langs de ALV en nieuwe problemen als gevolg van verbreding. Het is bovendien relevant voor het draagvlak. Aanpak: uitgebreid kwalitatief, bijvoorbeeld zoekgebieden, orde van grootte van compensatie en aangeven van de aard van mitigatie.*

Deze stelling is aanleiding voor een fundamentele discussie.

Compensatie (en mitigatie) geldt ook voor andere aspecten dan flora, fauna en ecologie. Bovendien kunnen maatregelen met betrekking tot compensatie/mitigatie in de alternatieven standaard zijn opgenomen. Maar is dit wel wenselijk? Gelet op de hoofddoelstelling van SWAB (bereikbaarheid), moeten ook 'standaardmaatregelen' inzichtelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld de beschrijving van een 'kale' variant. Hiermee beantwoordt je tevens de vraag "wat is standaard en wat is extra?". Maar.... Hoe presenteert je de verschillende alternatieven? Omdat bereikbaarheid de hoofddoelstelling van SWAB is en kosten één van de belangrijkste wegingsfactoren, zal inzichtelijk moeten worden gemaakt waaruit de verbetering van de bereikbaarheid bestaat en waaruit de extra maatregelen bestaan. Veel 'extra' maatregelen worden echter als standaardmaatregelen gepresenteerd (zo doen we dat immers altijd)

De discussie spitst zich toe op de vraag of een kale variant tot de alternatieven moet behoren (alleen een strook asfalt zonder een pakket aan standaardmaatregelen) en dat de andere alternatieven als een soort aankleedpop hieruit voortvloeien door maatregelen toe te voegen aan deze basisvariant.

De te maken keuze kan dan ook worden samengevat in de volgende drie opties:

1 Beschrijving van een basisvariant; voordeel: inzicht in kosten van een minimum variant, en vergelijking van varianten en maatregelen (op basis van kosten en effecten) is beter mogelijk. nadeel: je moet veel meer effecten onderzoeken en beschrijven en de interactie met de omgeving wordt bemoeilijkt.

2 Het opnemen van relatief eenvoudige/goedkope maatregelen om ervoor te zorgen dat bepaalde effecten sowieso niet zullen optreden, hetgeen onderzoekstijd/kosten beperkt. Voordeel: minder onderzoek. Nadeel: onderscheidend vermogen van de alternatieven neemt af.

3 Kiezen voor de 'kale basisvariant', maar dan zonder alle effecten te onderzoeken en beschrijven. Voordeel: vergelijking is goed mogelijk. Nadeel: risico dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is hetgeen vertragend werkt.

Conclusie Alvorens een uitspraak te kunnen doen over het al dan niet onderschrijven van deze stelling dient eerst een keuze te worden gemaakt voor een van de drie hiervoor vermelde richtingen. Ten aanzien van compensatie geldt evenwel dat dit van toepassing is op meer aspecten dan alleen flora, fauna en ecologie.

Landschap

Algemeen: *Nee, tenzij. Gering belang voor tracékeuze. Is vooral gekoppeld aan extra ruimtebeslag verbreding.*

Deze stelling wordt onderschreven omdat de weg er al ligt en een verbreding geen extra aantasting van het landschap met zich meebrengt. Bovendien maakt de weg onderdeel uit van het landschap en aanpassing van de weg is niet per definitie aanpassing van het landschap.

Tenzij... In sommige gevallen is de weg - inclusief landschappelijke inpassing - pas recent opgeleverd (bijvoorbeeld de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven). Dit draagt een belangrijk keuzemoment met zich mee. Of de weg verbreden en opnieuw zorgvuldig inpassen in het landschap, hetgeen verlies aan ecologische en/of cultuurhistorische waarden in aangrenzende gebieden met zich meebrengt. Of de weg verbreden zonder inpassing. Om deze keuze te kunnen maken, is het van belang dat in gebieden waar dit keuze probleem speelt en waar landschappelijke inpassing een issue is, in ieder geval voor een strook langs de te verbreden verbindingen het landschap wel (globaal) wordt beschreven.

Aandachtspunten Het stedelijk landschap vraagt ook om aandacht omdat bijvoorbeeld geluidwerende voorzieningen ook in het landschap moeten worden ingepast, dit kan echter zeer goed in de OTB-fase gebeuren. De mogelijkheid kansen te benutten voor verbetering van de landschappelijke inpassing doet zich met name in de OTB-fase voor.

Aanpak Landschapsbeleving: globaal de huidige kwaliteit beschrijven voor die stroken langs de te verbreden weg waar inpassing een issue is, in het Landschapsplan vervolgens aangeven hoeveel ruimte voor inpassing nodig is. In het geval dat een aarden baan reeds aanwezig is ('lege berm'), vindt geen effectbeschrijving plaats omdat geen extra aantasting van het landschap optreedt. Bovendien dient er van de situatie uit te worden gegaan dat langs de weg geluidsschermen komen/staan. In voorkomende gevallen dienen dan ook de negatieve effecten daarvan op het landschap en de stedelijke omgeving te worden beschreven.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Dus: *Nee, tenzij de keuze voor al dan niet inpassen aan de orde is*

Archeologie: Wel relevant. Relevant om in ieder geval kwalitatief, globaal aandacht aan te besteden vanwege verplichtingen voortvloeiend uit het Verdrag van Malta. Aanpak: dwangpunten langs de weg inventariseren d.m.v. informatie van het ROB. Bij geen aandacht aan dit aspect bestaat het risico dat vertraging optreedt tijdens de uitvoeringsfase.

Deze stelling wordt niet onderschreven. Archeologische vindplaatsen zijn niet van belang in dit stadium van de tracé-procedure.

Tenzij... Archeologische vindplaatsen zijn in dit stadium (nog) niet relevant, tenzij door graafwerkzaamheden aantasting of vernietiging van (mogelijk) waardevolle vindplaatsen zal optreden. In dit stadium kan echter worden volstaan met het aangeven dat archeologische vindplaatsen in specifieke gevallen de aandacht zullen krijgen in het vervolg van de studie.

Aanpak Inventarisatie aan de hand van ROB en ARCHIS gegevens. Archeologische monumenten zijn bekend bij ROB en ARCHIS, met deze monumenten dient rekening te worden gehouden bij de tracering van de alternatieven. Deze monumenten zullen derhalve in een vroeg stadium vermeld moeten worden.

Voor andere potentiële vindlocaties (niet monumenten) geldt dat aanvullend veldonderzoek nodig kan zijn. Gelet op de smalle strook die benodigd is voor verbreding kan deze studie al tijdens de Trajectnota/MER-fase worden opgestart, maar pas in de OTB-fase worden gepresenteerd.

Conclusie De stelling wordt omgevormd tot een 'Nee tenzij'. Geen aandacht aan besteden, tenzij bij de verbredingsalternatieven graafwerkzaamheden en andere vormen van vernietiging van erfgoed aan de orde zijn.

Cultuurhistorie: Nee tenzij. Niet relevant, de weg ligt er al en cultuurhistorie zal van geen belang zijn voor de tracékeuze. Bovendien is hiervoor geen verdrag opgesteld, zoals bij archeologie. Tenzij bijzondere objecten/locaties direct langs de weg zijn gelegen. Aanpak in dat geval: inventariseren/aangeven waardevolle elementen in strook langs weg.

Deze stelling wordt volledig onderschreven.

Tenzij... Voor wat betreft de tenzij wordt gewezen op de naleving van de Monumentenwet. Verder geldt hetzelfde (ook aanpak) als gesteld bij de behandeling van het aspect archeologie.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden, tenzij bij de verbredingsalternatieven monumenten en andere vormen van cultuurhistorische waardevolle objecten worden vernietigd.

Landschapsbeleving: Nauwelijks relevant. Heeft weinig invloed op de tracékeuze en is nauwelijks onderscheidend.

Aanpak: alleen globaal vanwege omwonenden (voor stedelijke gebieden relatie met sociale-belevingsaspecten).

Deze stelling wordt onderschreven. Omdat de weg reeds aanwezig is zal de landschapsbeleving na verbreding niet noemenswaardig verslechteren.

Aanpak Daar waar effecten op de landschapsbeleving zijn te verwachten dienen de aandachtspunten op een rijtje te worden gezet. Dit aspect heeft een sterke relatie met de aspecten ruimtegebruik, recreatie en geluid en zal in die hoedanigheid dan ook voldoende aandacht verkrijgen.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd.

Geomorfologie: nauwelijks relevant. De weg ligt er al, geomorfologie is weinig onderscheidend en zal geen rol spelen bij de tracékeuze. Alleen globaal beschrijven. Wellicht relevant vanwege dwangpunten voor het ontwerp van de verbreding. Aanpak: algemeen beschrijven, noemen/inventariseren.

Deze stelling wordt grotendeels onderschreven omdat de weg reeds aanwezig is, en daardoor doorsnijding in verschillende situaties reeds het geval is. Een iets bredere doorsnijding heeft geen ver strekkende gevolgen.

Tenzij... Het verschil tussen een brede en een smalle doorsnijding is voor grotere eenheden niet relevant, voor kleinere eenheden echter wel. In geval van doorsnijding van kleinere eenheden derhalve wel globaal aangeven wat de effecten zijn van de verbreding van de doorsnijding. Hetzelfde geldt voor waardevolle elementen en dwangpunten.

Aanpak Inventarisatie van bijzondere geomorfologische gebieden dient plaats te vinden. De basiskennis (GEA-objecten en geomorfologische kaarten)hiertoe is echter ontoereikend. Op basis van deskundigen-oordeel dient dan ook een aanvullende - summiere - inventarisatie te volgen. Beschrijving vindt afhankelijk van de bevindingen in de

inventarisatie al dan niet plaats.

Aandachtspunten Gevaar van het gebruik maken van deskundigen ten aanzien van de inventarisatie van bijzondere gebieden is dat het detailniveau van die deskundigen veelal hoger is dan gewenst.

Conclusie De stelling blijft gehandhaafd. Geen aandacht aan besteden tenzij bijzondere geomorfologische gebieden worden doorsneden dan wel extra aangetast.

Verlichting: *Is een beheersaspect, komt aan de orde (na TN/MER). Wellicht relevant voor gevoelige gebieden als De Veluwe.*

Extra verstoring als gevolg van verlichting is niet aan de orde.

Verstoring als gevolg van licht valt binnen de effectmarges die worden bepaald in het te hanteren model ten aanzien van geluid (Reijnen, Veenbaas & Foppen), dit model is nl. een compleet effectmodel waarbij beweging, licht, geluid en andere effecten in onderlinge samenhang worden beschreven. Voor wat betreft wegverlichting zijn er landelijke regels van toepassing ten aanzien van natuurgebieden. (Deze hebben echter nogal het karakter van vrij algemene richtlijnen.) In de OTB-fase kunnen kansen worden benut met betrekking tot het soort lamp, kostenbesparing en energiebesparing.

Conclusie De stelling wordt een definitief nee. Effectbeschrijving van verlichting zal niet plaatsvinden, ten aanzien van verlichting zullen wel kansen worden benut in de OTB-fase. Licht, en het versturende effect daarvan, maakt onderdeel uit van het Reijnen, Veenbaas & Foppen-model.

Overige aspecten/issues en aandachtspunten

Als extra aandachtspunten wordt in de werkgroep natuur & landschap de vraag gesteld hoe om te gaan met interactiviteit met de omgeving. Hoe ga je om met aspecten die vanuit de projectomgeving worden aangedragen tijdens de inspraak. Dit kunnen aspecten zijn die door de initiatiefnemers bewust buiten beschouwing zijn gelaten. In dat geval kan geargumenterd worden aangegeven waarom een aspect niet is meegenomen. Dit kan echter ten koste gaan van het draagvlak. Het kunnen echter ook aspecten zijn die 'over het hoofd zijn gezien'. Afgezien van het antwoord op deze vraag geldt in ieder geval dat voor het omgaan met extra aangedragen aspecten een bepaalde overeenstemming (beleidslijn) moet worden gevonden teneinde bij de verschillende SWAB-projecten op gelijke wijze hiermee om te gaan.

Een ander probleem dat zich voordoet is de situatie/geschiedenis van de A2. De A2 is een Napoleontische weg langs diverse cultuurhistorische waarden ((oprij)lanen/koetshuizen/tol/enz.). Door ontwikkelingen in het verleden zal een verbreding in veel gevallen ten koste gaan van dit soort elementen. Op zich wordt hieraan tegemoet gekomen door aan deze elementen aandacht te besteden bij het (deel)aspect cultuurhistorische aspecten. Dit ruimtegebrek als gevolg van optimalisatie in het verleden geldt echter niet alleen voor cultuurhistorische elementen maar ook voor andere aspecten. In dit stadium kunnen de situaties met betrekking tot deze problematiek slechts worden geconstateerd en zullen de effecten kwalitatief moeten worden beschreven.

Dit stadium is nog te vroeg om te zoeken naar mogelijke oplossingsrichtingen, mogelijke oplossingen voor deze 'inpassingsknelpunten' kunnen wellicht worden gevonden in bijvoorbeeld afwijkingen van de ROA.

3 Werkgroep Woon- & Leefmilieu

Deelnemers aan de Workshop Woon- en Leefmilieu zijn:

Jeroen Maas (Li): verkeer en geluid, A2
Hans van Ettinger (ZH): milieubeleid, geluid, A4
Henk Gorter (ON): projectleider A1
Jacqueline Jonkers (Ut): milieu, r.o. en economie, A1
Joë Bos (ON): geluid, A2, A1
Hilko Kosterman (ON): geluid, A1
Frank Fieman (NB): woon- & leefmilieu, A2
Jos de Lange (NB): verkeer, woon & leefmilieu, A2
Christian Zuidema (DGP)
Facilitator: Jos Arts (DWW/IM/TMC).
Verslag: Mirjam Roorda-Knape (DWW/IM/BLM).

Geluid

Algemeen/Akoestisch ruimtebeslag (AR): *Wel relevant. Relevant, vanwege sterke relatie tussen oorzaak-effect bij verkeer en geluid, grote effecten, het belang voor omwonenden en gemeenten, en de relevantie voor latere fasen (OTB). Is input voor bepalen van andere aspecten (hieronder).*

Aanpak kwantitatief, toetsing aan beleid i.p.v. Wgh? Indien aspecten als aantal geluidgehinderden, geluidgevoelige bestemmingen en maatregelen worden besproken in de TN/MER dan akoestisch ruimtebeslag eventueel alleen globaal of niet presenteren in TN/MER.

De stelling wordt onderschreven.

Voor

- * Er bestaat een directe relatie met de bron en het is een pure maat voor geluidhinder.
- * Het akoestisch ruimtebeslag wordt door omwonenden en gemeenten belangrijk gevonden.
- * Als je het aantal te beschrijven aspecten of onderdelen van aspecten wilt beperken zou het beschrijven van het akoestisch ruimtebeslag vervangend kunnen zijn voor andere geluidonderdelen. Dit omdat het een goede indicatie voor de mate van hinder is.

Aanpak/presentatie

- * Het akoestisch ruimtebeslag moet wel voldoende nauwkeurig berekend worden want de berekening geeft nu wel een indicatie maar is voor de OTB fase niet voldoende.
- * Je zou het akoestisch ruimtebeslag ook in hectares kunnen presenteren i.p.v. contouren (voor bewoners misschien minder duidelijk maar voor toetsing aan SVV misschien zinvoller) Dit voorstel wordt niet door iedereen onderschreven.
- * De uitkomsten moeten inclusief maatregelen gepresenteerd worden is het idee van de groep.
- * DGP vraagt of de berekening eenvoudig is en of het op een eenduidige manier kan omdat het nu op allerlei manieren gebeurt. Het kan eenduidig maar dan moeten er heldere afspraken gemaakt worden. Het kan ook vrij snel maar dit is afhankelijk van het gewenste detailniveau, hier moeten ook afspraken over gemaakt worden.

Naar aanleiding van een discussie over de noodzaak van het berekenen van het akoestisch ruimtebeslag kwamen de volgende drie manieren van bepalen naar voren:

1. gedetailleerde berekeningen (contouren, presenteren inclusief beperkende maatregelen);
2. berekenen bronvermogens;
3. inschatting laten maken door deskundige.

Voor alle drie de manieren zijn voor en tegens aan te dragen:

- * Als je cijfers presenteert moeten ze wel goed zijn, nauwkeurig.
- * Je krijgt ruwe gegevens bij 3 en in mindere mate bij 2 maar die zijn misschien al onderscheidend. De groep was hierover verdeeld. Je zou dan een uitkomst in hectares kunnen presenteren. Niet iedereen vindt hectares een goede maat.
- * Voorkom dat je schijnzekerheden presenteert. Meldt het als uitkomsten minder vast staan.
- * In de OTB fase moet je weer gedetailleerder kijken. Wat win je er mee als je nu minder gedetailleerd kijkt en straks toch specifieker moet zijn? Als je voor 2 of 3 kiest geef dan goed aan wat de randvoorwaarden zijn.
- * Optie zou kunnen zijn om het globaal te berekenen/beschrijven en dan de knelpunten wel gedetailleerd te berekenen.
- * Als in de TN/MER een kwalitatief oordeel wordt gegeven en in de OTB fase gedetailleerd wordt berekend kan dit tot verschillende uitkomsten leiden en eventueel verschillende maatregelen.

De discussie ging verder door op het detailniveau van berekenen en het al dan niet presenteren van contouren in de TN/MER. Daarnaast is nog ingegaan op de presentatie van de resultaten. Belooft een eindplaatje bv. we nemen maatregelen zodat we op 55 dB uitkomen, ga geen schermen en bepaalde hoogten van schermen beloven.

Er is nu in de discussie steeds uitgegaan van het verminderen/globaler maken van de berekeningen. Hier kwamen bezwaren tegen. Wat is nu het bezwaar tegen heel gedetailleerd kijken?

tegen: * praktisch probleem: je moet 10 jaar voor en 10 jaar na realisatie kijken.
* te veel berekeningen.

voor: * het hoeft niet veel extra tijd te kosten om 1 alternatief of meerdere door te rekenen. In de ALV's kan dat goed omdat je maar een beperkt aantal alternatieven hebt.
* Bewoners vinden contouren zinvoller/interessanter.
* het onderscheidend vermogen is groter.

Een gedetailleerd onderzoek kost met name tijd in de voorbereidende fase. Een goed Digitaal Terrein Model (DTM) is wel noodzakelijk. De Meetkundige Dienst gebruikt hiervoor een nieuwe methode. De berekeningen zijn relatief eenvoudig in de ALV's omdat alle alternatieven op dezelfde plaats liggen.

conclusie: In totaliteit zou het wel eens sneller kunnen zijn om al in de TM/MER fase gedetailleerd te berekenen omdat dit in de OTB fase tijd bespaard.

Conclusie Wel relevant. Stelling blijft gehandhaafd. Wat betreft aanpak zijn er 3 manieren aan te geven. Er is geen consensus bereikt over de te volgen aanpak maar de voorkeur ging richting gedetailleerde berekeningen (gezien in samenhang met andere geluidonderdelen). Belangrijk is om randvoorwaarden en knelpunten bij deze methoden aan te geven. Bij het weergeven van eventuele maatregelen moet ook gelet worden op de landschappelijke inpassing. Hierover moet tenminste iets worden gezegd. Belangrijk is verder om de resultaten niet te gedetailleerd te presenteren om schijnzekerheden te voorkomen.

Aantal geluidgehinderden: Wel relevant. Redenen voor relevantie: sterke relatie tussen oorzaak-effect bij verkeer en geluid, grote effecten, het belang voor omwonenden en gemeenten, en de relevantie voor latere fasen (OTB). Aanpak in TN/MER globaal aangeven (berekenen), aan beleid toetsen. Meer gedetailleerde bespreking volgt in OTB fase. Meer in detail in TN/MER indien knelpunten (groepen bebouwing)

Voor

- * Toetsing aan het beleid wordt mogelijk.
- * Omwonenden, gemeenten en actiegroepen vinden het belangrijk.

Tegen

- * Het aantal geluidgehinderden is bijna nooit discriminerend in een TN/MER.
- * Moet, in het licht van het NMP3, het aantal geluidgehinderden nog berekend worden? In het NMP3 staat o.a. dat er iets nieuws moet komen hiervoor en dat dat nog wordt uitgezocht...
- * 'Als het niet in het beleid had gestaan had ik het niet gedaan'.

Tenzij

- * Er kan met een kwalitatief verhaal worden volstaan en verwezen worden naar het akoestisch ruimtegebruik. Dit omdat het hier om verbredingen gaat.
- * Er bestaat een risico dat als je het niet beschrijft de Commissie m.e.r. hierover een opmerking maakt. Het is zaak het goed uit te leggen aan de Commissie m.e.r.

Aanpak/presentatie

- * De huidige aanpak is dat het aantal geluidgehinderden in een open veld situatie wordt berekend, dit klopt niet. (niet duidelijk is of de berekening altijd zo wordt uitgevoerd).
- * Is er geen goede eenduidige methode beschikbaar die een reëel beeld geeft?

Aandachtspunten/opmerkingen Als je kiest voor de gedetailleerde ruimtebeslag berekening dan kun je ook heel makkelijk het aantal gehinderden berekenen. Er wordt door de groep getwijfeld aan de toegevoegde waarde hiervan omdat het eigenlijk al in het akoestisch ruimtebeslag zit ingebakken.

Conclusie Nee, niet relevant (zie ook vorige punt over akoestisch ruimtebeslag)

Geluidgevoelige bestemmingen: Wel relevant. Redenen relevantie zie motivatie bij aantal geluidgehinderden. Aanpak in TN/MER globaal, inventariseren gevoelige bestemmingen.

Voor

- * Dit onderwerp is relevant voor betrokkenen, omwonenden, actiegroepen dus zeker meenemen.
- * In de wet is het een en ander opgenomen over scholen, ziekenhuizen e.d. Dus hier moet iets over gezegd worden.

Tegen

- * Moet je het wel in de TN/MER beschrijven? Je kunt alleen maar constateren dat er bijvoorbeeld stiltegebieden aanwezig zijn maar er zitten geen directe sancties verbonden aan de effecten die je inschat.
- * Het is niet onderscheidend bij een verbreding.

Tenzij Binnen dit aspect wordt meestal onderscheid gemaakt tussen stiltegebieden en scholen, ziekenhuizen e.d. De stelling kan dan ook voor deze twee groepen apart worden opgesteld:

- Scholen en ziekenhuizen vallen onder woningen en hoeven niet apart te worden bekeken in dit geval;
- Stiltegebieden zijn wel relevant om te bespreken omdat de kans groot is dat de Commissie m.e.r. of de provincie hierover zullen beginnen als je het niet beschrijft. Een vraag hierbij is wel hoe stil het was voordat je ging verbreden?

Conclusie Nee, tenzij stiltegebieden aanwezig.

Geluidbeperkende maatregelen: Wel relevant. Relevant vanwege onderscheidendheid wat betreft alternatieven/oplossingen en voldoen aan wettelijke normen (zie ook redenen eerder genoemd bij andere onderdelen van geluid). Aanpak, globale berekeningen, bijvoorbeeld via projecteren standaardschermen. Eventueel meer gedetailleerd bij knelpunten (zoals groepen bebouwing).

Voor Er bestaan normen dus meenemen. Een gedetailleerde aanpak kan dan in de OTB fase plaatsvinden.

Aanpak/presentatie

- * Veel berekeningen voor geluid kunnen parallel worden uitgevoerd. Pas echter op met de presentatie van resultaten.
- * De methode die wordt voorgesteld door de DWW (Christo Padmos) kan worden gebruikt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een grafiek waarin intensiteit en hoogte van schermen/lichting gebouwen wordt weergegeven.

Conclusie Wel relevant. Er bestaan normen.

Cumulatie: Nee tenzij. Niet relevant, tenzij goede redenen zoals andere belangrijke geluidbronnen nabij ALV.

Voor

- * Er is al een bestaande bron omdat het om een verbreding gaat. Daarom niet meenemen.
- * Wij zijn Rijkswaterstaat en we kunnen wat aan de weg doen maar verder niet aan andere bronnen.
- * Je kunt het wel berekenen maar wat doe je er mee. Creëer je geen schijnzekerheden/werkelijkheden.

Tegen

- * Bij een gedetailleerde berekening (van akoestisch ruimtebeslag) kan je ook direct de cumulatie berekenen.
- * Je zou eerst moeten inventariseren of er belangrijke andere geluidbronnen aanwezig zijn. Zo ja dan wel beschrijven, zo nee dan niet.

Aandachtspunten/opmerkingen Wat als je te maken hebt met een luchthaven? Voor omwonenden zijn luchthavens en wegen allemaal van het Rijk. DGP merkt op dat dergelijke vragen beter direct doorspeeld kunnen worden naar Den Haag, lastig punt.

Aanpak/presentatie Het probleem moet wel onderkend worden maar kan kwalitatief worden beschreven.

Conclusie Nee, niet relevant bij verbredingen. Het probleem moet wel onderkend worden, dus kort kwalitatief beschrijven.

Trillingen: Niet relevant. Niet relevant omdat geen beslisinformatie oplevert. Opnemen als civieltechnische voorwaarde bij ontwerpen. Aandachtspunt bijvoorbeeld voorkomen monumenten.

Voor

- * Bij het nemen van een besluit spelen trillingen nooit een rol
- * Een aparte paragraaf aan dit aspect besteden is niet nodig

Tegen

- * Je moet onderscheid maken tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. In de aanlegfase is het wel belangrijk.
- * Het wordt meestal kwalitatief beschreven dus het kost niet veel extra tijd

Tenzij Het kan eventueel in een latere fase beschreven worden er zullen nl. ooit misschien wel effecten kunnen zijn.

Conclusie Niet relevant. Het levert geen beslisinformatie.

Lucht

- **Algemeen/totale emissies:** *Alleen selectief. Alleen emissies bepalen van NO_x, stof. Vooral bij woonkernen i.v.m. belang omwonenden. Aanpak: via berekeningen. Aandachtspunt: hoeveelheid extra tijd, geld, capaciteit voor berekeningen van 'standaardpakket' stoffen relateren aan veragingsrisico.*

Voor

- * Je kunt volstaan met de genoemde twee stoffen. Je gaat uit van dezelfde prognoses voor alle stoffen dus het beschrijven van twee belangrijke is voldoende. Je berekent het op dezelfde manier.
- * Er bestaat beleid voor emissie van luchtverontreinigende stoffen door verkeer.

Tegen

- * Het is waar dat het op dezelfde manier berekend wordt voor alle stoffen maar je gebruikt andere emissiefactoren. Er bestaat landelijk beleid voor emissies van stikstofoxiden, koolstofdioxide en koolwaterstoffen, deze drie moeten zeker berekend worden.

Aanpak/presentatie

- * Met hetzelfde model waar de lokale luchtkwaliteit mee wordt bepaald kan ook de emissie worden berekend. Deze emissie vormt een input voor de berekening van de lokale luchtkwaliteit. (zie verder lokale luchtkwaliteit)
- * Presenteer alleen de beleidstoffen.

Aandachtspunten/opmerkingen

- * Je berekent de emissie lokaal terwijl er landelijke doelstellingen zijn. Deze doorvertaling gaat wel eens mank. Het berekenen van lokale emissies wordt wel gebruikt als signaal voor het al dan niet halen van landelijke beleidsdoelstellingen.
- * Er gebeurt niks mee als je het berekent, of je nu wel of niet de doelstelling haalt.

Conclusie Ja, wel relevant voor de in het beleid genoemde stoffen berekeningen uitvoeren.

Lokale luchtkwaliteit: *Alleen selectief. Relevant indien voor knelpunten (dorpskernen, stedelijk gebied). Alleen voor stoffen die van belang zijn voor lokale luchtkwaliteit.*

Voor

- * Luchtkwaliteit heeft een directe relatie met de volksgezondheid en moet daarom zeker behandeld worden.
- * Er bestaan wettelijke normen voor een aantal stoffen: zwaveldioxide, zwevende deeltjes (fijn stof, zwarte rook), koolstofmonoxide, lood, benzeen, stikstofdioxide.

Aandachtspunten/opmerkingen

- * De wet is gebaseerd op effecten voor de volksgezondheid, er wordt hierin niet naar flora en fauna gekeken.
- * Probleem is dat je wel aan kan geven dat normen worden overschreden maar de handhaving en sancties volledig onduidelijk zijn. (discussie tussen V&W en VROM).
- * Het aspect is soms wel onderscheidend tussen alternatieven maar soms niet beslissend.
- * Het is goed om niet alleen knelpunten aan te geven, zoals in de stelling wordt aangegeven, maar het totaal. Dan kan je ook aangeven waar eventuele verbeteringen zich voordoen.
- * Het is goed om dit aspect in de TN/MER te bespreken.

Aanpak/presentatie

- * Op het moment wordt het TNO-verkeersmodel gebruikt. De DWW is bezig met het ontwikkelen van het VLW-model (vergelijkbaar met het TNO-model) zodat men niet meer afhankelijk is van TNO. De directie Noord-Brabant heeft een spreadsheet gemaakt op basis van een VLW-klapper (DWW) die eventueel als tussenoplossing, totdat het VLW-model er is, gebruikt kan worden. Dit wordt nog nader onderzocht.
- * De resultaten moeten zowel kwalitatief als kwantitatief worden weergegeven. Grafieken e.d. maken veel duidelijk.

Vragen/afspraken DWW neemt contact op met DGP over voortgang ontwikkeling VLW-model en mogelijke knelpunten hierin.

Conclusie Ja, wel relevant omdat effecten op de volksgezondheid aanwezig zijn en er wettelijke normen bestaan voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. Alleen deze stoffen moeten besproken worden.

Geurhinder: *Nee, niet relevant. Via lokale luchtkwaliteit. Als aandacht aan wordt gegeven, alleen voor knelpunten vlak bij de weg. Aanpak kwalitatief.*

Voor

- * Het kost weinig tijd om dit onderwerp bijvoorbeeld kwalitatief te beschrijven.

Tegen

- * Er is geen duidelijk beleid geformuleerd. Het NMP3 zegt iets over ernstige hinder maar vermeldt niet wat ernstige hinder is.
- * Je krijgt nooit reactie van de Commissie m.e.r. als je het wel beschrijft.
- * Uit onderzoek uitgevoerd door de DWW in opdracht van de directie Noord-Brabant blijkt dat geurhinder minder relevant is dan geluidhinder. Het probleem is klein.

Conclusie Nee, niet relevant. Het aspect kan kwalitatief worden weggeschreven in de startnotitie.

Sociale aspecten

Algemeen/barrièrewerking: *Nee, tenzij. Niet relevant, tenzij op die plaatsen waar het speelt (bereikbaarheid recreatiegebieden, geprojecteerde bebouwing en gekoppeld aan (benutten kansen voor) mitigerende en/of compenserende maatregelen) in OTB fase uitgebreider. Aanpak: globaal, inventariserend, kwalitatief.*

Voor/tegen De stelling wordt onderschreven.

Tenzij Het tenzij zou echter als volgt moeten worden ingevuld:

- * Tenzij daar waar je reële kansen ziet om een ecologische zone dan wel fiets/wandelroutes te herstellen dan wel mitigatie mogelijk is (ecologische zone zowel EHS als kansrijke ecologische zones).
- * Tenzij nieuwe problemen zich voordoen bv. bij Vinex-locaties.

Aandachtspunten/opmerkingen

- * Knelpunten die in de AVV top 50 staan moeten zeker meegenomen worden. Dit kan in de probleemstelling al gebeuren.
- * Wees je er van bewust dat als je oplossingen aanbiedt deze reëel zijn. Een wat terughoudende opstelling is soms zinvol.
- * Het aspect is waarschijnlijk niet onderscheidend voor de alternatieven maar moet wel meegenomen worden. Dit heeft meer te maken met de insteek van VROM op dit gebied.
- * In de OTB fase moet ingegaan worden op de ruimtelijke inpassing.

Conclusie

Nee, tenzij daar waar reële kansen aanwezig zijn om een ecologische zone dan wel fiets/wandelroutes te herstellen dan wel mitigatie mogelijk is. En tenzij nieuwe problemen zich voordoen.

Sociale veiligheid: *Nee, tenzij. Alleen relevant op plaatsen waar het speelt en gekoppeld aan (kansen voor) maatregelen. Aanpak: globaal, inventariserend, kwalitatief. Eventueel samen nemen met barrière werking.*

Voor/tegen De stelling wordt onderschreven.

Tenzij Aan de stelling kan worden toegevoegd dat het in de OTB fase uitgebreider kan worden besproken. Het gaat nl. vaak over donkere onderdoorgangen etc. Het is detailwerk.

Aandachtspunten/opmerkingen

- * Een verbreding zal zeker effecten hebben op bv. nu aanwezige doorgangen.
- * Het is de bedoeling dat tunneltjes die nu als niet plezierig worden ervaren ook meegenomen worden.
- * Knelpunten die in de AVV top 50 staan moeten zeker meegenomen worden.

Conclusie Stelling blijft gehandhaafd: nee tenzij. Toevoeging: in OTB fase wordt dit aspect uitgebreider behandeld.

Visuele hinder: *Ja, relevant in verband met verbredingsalternatieven (substandard en royale variant). Ligt gevoelig bij omwonenden. Relatie met soort geluidschermen. Aanpak: kwalitatief.*

Voor

Bij geluidsstudies komt soms naar voren dat mensen per definitie geen scherm willen. Het ligt dus gevoelig bij omwonenden.

Tegen

- * De weg ligt er al dus visuele hinder is ook al aanwezig. Of er nu 2 x 4 of 2 x 2 banen liggen maakt niet zoveel uit voor de visuele hinder.
- * In de OTB fase wordt altijd al bij de aanlegfase van schermen een Visueel-Ruimtelijke Analyse gemaakt.
- * Plaatsing van schermen en verbreding hebben op zich geen invloed (?).

Aandachtspunten/opmerkingen De discussie richt zich nog op de twee voorgestelde verbredingsalternatieven. Deze alternatieven hebben voornamelijk met landschappelijke inpassing te maken. Visuele hinder zou dus ook onder dit aspect beschreven kunnen worden.

Conclusie Nee, tenzij.

Externe veiligheid

Individueel risico: Nee, tenzij. Niet zo belangrijk, weinig invloed op tracékeuze. Globale bespreking in TN/MER daarbij gebruik maken van risicozones uit provinciale nota's. Mogelijk aandachtspunt: doelgroepstroken voor vrachtverkeer.

Voor/tegen Er zijn wettelijke normen voor het individueel risico dus meenemen in TN/MER.

Aanpak/presentatie Methode: IPO-RBM-(A74). Deze methode is bekend bij DGG (D. van de Brand) en is opgesteld o.a. in samenwerking met V&W en VROM.

Aandachtspunten/opmerkingen

- Zowel voor het individueel als het groepsrisico is net een wet aangenomen waarin staat dat alle Rijkswegen zijn aangewezen voor vervoer gevaarlijke stoffen.
- Ontmenging van verkeer kan positief werken op het individuele risico. Dit gebeurt bij doelgroepstroken.
- In de ALV's zitten geen knelpunten zoals tunnels e.d. die betrekking hebben op het individueel risico.

Afspraken: Christian Zuidema gaat na of de genoemde methode bruikbaar is voor heel Nederland.

Conclusie Ja, want er bestaan wettelijke normen. Als doelgroepstroken in een alternatief voorkomen is het tevens discriminerend tussen verschillende alternatieven.

Groepsrisico: Nee, tenzij. Mee omgaan als met individueel risico. Niet zo belangrijk, weinig invloed op tracékeuze. Globale bespreking in TN/MER daarbij gebruik maken van risicozones uit provinciale nota's. Mogelijk aandachtspunt: doelgroepstroken voor vrachtverkeer.

Voor/tegen Er zijn wettelijke normen voor het groepsrisico dus meenemen in TN/MER.

Voor overig commentaar wordt verwezen naar het aspect individueel risico.

Conclusie Ja, want er bestaan wettelijke normen.

Weggebruikers (interne veiligheid): Nauwelijks relevant. Niet relevant, vooral via eisen aan ontwerp. Alleen in specifieke situaties mogelijk relevant: tunnels e.d.

Voor

- Mee eens. Dit aspect zit meer in de ontwerpfase.

Tegen

- Verschillende alternatieven kunnen wel verschillen in interne veiligheid.
- Het is vooral relevant bij tunnels, verdiepte ligging e.d.

Opmerkingen Interne veiligheid wordt gedefinieerd als de kans dat als er bijvoorbeeld een ongeluk gebeurt je ook daadwerkelijk weg kunt (vluchten).

Afspraken De vragen die omtrent dit aspect leven (waar is het relevant, wanneer en welke methode) zullen door DGP bij DGG neergelegd worden.

Conclusie De stelling gaat de nee tenzij richting op. Men kan zich iets voorstellen bij de relevantie van het onderwerp. Wat het precies wordt is afhankelijk van het antwoord van DGG op de gestelde vragen.

Duurzaam bouwen

Algemeen: Nee, niet relevant in deze fase. Wel selectief behandelen in OTB fase.

Voor/tegen Stelling wordt onderschreven.

- Het is moeilijk om in de Trajectnota/MER al iets over duurzaam bouwen te zeggen.
- Het is niet onderscheidend, wel relevant in OTB fase of latere fase.

Vragen/afspraken Er wordt opgemerkt dat Mascha Lichtendahl bij de A12 veel aandacht heeft besteed aan DuBo. Tevens is Harry Wever van de DWW bij dit project betrokken voor DuBo-aangelegenheden.

Conclusie Nee, niet relevant in deze fase. Wel selectief behandelen in OTB of latere fase.

Andere belangrijke punten m.b.t. woon- en leefmilieu

Aanlegfase De tijdelijke hinder in de aanlegfase kan aanzienlijk zijn. In de opdracht van DGP aan de regionale directies wordt aangegeven dat in de Trajectnota per alternatief deze hinder moet worden beschreven. Hierbij gaat het ook om uitvoeringsmogelijkheden en faseringsmogelijkheden. (Dit staat los van de MER)

Verkeersveiligheid Verkeersveiligheid wordt niet onder het aspect woon- en leefmilieu besproken maar is hier wel nauw mee verwant, het is goed om hier oog voor te hebben. Een verbreding heeft invloed op de afwikkeling op de desbetreffende weg en op het onderliggend wegennet en daardoor ook op de veiligheid.

Overig

- * In deze werkgroep waren relatief gezien veel geluidsdeskundigen aanwezig. Dit kan het geheel enigszins gekleurd hebben. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat geluid ook als belangrijk wordt ervaren.
- * De redenering is niet helemaal consequent voor elk aspect. Bv. bij aantal geluidgehinderden bestaat wel beleid maar wordt toch gezegd dat het niet zinvol is, bij andere aspecten wordt gezegd: beleid dus meenemen.
- * Het is belangrijk om in de gaten te houden voor wie je de bepaalde stukken schrijft. Dit kan invloed hebben op het detailniveau van de beschrijving.
- * Verkeersprognoses
Tijdens de discussies kwam naar boven dat men twijfelt aan de betrouwbaarheid van deze prognoses die bijvoorbeeld kunnen variëren tussen de TN/MER fase en de OTB fase. Hierop werd gereageerd door DGP met de mededeling dat VROM een onderzoek heeft laten doen naar verkeersprognoses en de methoden om die te berekenen. Je kan bv. uitgaan van de capaciteit van de weg. Dit rapport wordt in de commissie geluidhinder besproken. De DWW zorgt er voor dat de SWAB projectleiders een exemplaar krijgen.
- * Artikel 103 van de wet geluidhinder
In dit artikel wordt gesteld dat doordat het verkeer stiller wordt ook het geluidniveau met 3% afneemt. Dit mag meegenomen worden in de toekomstberekeningen. Deze zogenaamde korting mag in de toekomst niet meer worden toegepast. Afschaffen van dit artikel heeft de voorkeur. Een discussie loopt tussen DWW, VROM, DGP e.d. Er loopt ook onderzoek over hoeveel het zou kosten als dit artikel wordt afgeschaft. In de richtlijnen moet dit punt helder zijn.

4 Werkgroep Ruimtegebruik & Economie

Deelnemers aan de werkgroep Ruimtegebruik & Economie zijn:

Afke Blauw (Ut): beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening en Economie.

Thomas Windmulder (ON): assistent projectleider A2

Peter Korbee (NH): plaatsvervangend projectleider A4

Aart van Beusekom (NB): tracé-ontwerp, Ruimtelijke Ordening en Economie.

Mirjam Ahn (Li): beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening.

Hélène Moors (NB): SWAB coördinator, projectleider A2

Facilitator: Astrid Paulussen (DWW/IM/TMC)

Verslag: Ilze Rokven (DWW/IM/TMC)

Algemene conclusies m.b.t. de aspecten:

Alvorens over te gaan tot de behandeling van de verschillende aspecten, volgen eerst algemene conclusies die tijdens de workshop zijn getrokken met betrekking tot de aspecten kosten, economie, wonen en werken, bovenlokale ruimtelijke effecten en recreatie/landbouw.

Tijdens het 'filteringsproces', om aan de hand van de gegeven stellingen te concluderen of het betreffende hoofd- c.q. deelaspect wel of niet moet worden meegenomen, blijkt dat er geen eenduidige definitie / afbakening is van de begrippen die in de stellingen worden gebruikt.

Bovendien geldt ten aanzien van de te behandelen aspecten dat:

1. Er een spanning is in de probleem/doelstelling en de oplossingsmogelijkheden. De probleem/doelstelling is geformuleerd op nationaal niveau (achterlandverbindingen / doorgaand verkeer) en de oplossingen liggen op regionaal/lokaal niveau (regionale/lokale verkeer en vervoerswegennet.
2. Als rode draad om te beoordelen of je economische aspecten meeneemt kun je gebruiken: is het aspect in de verkenning aan bod geweest en is dit nut en noodzaak verhaal een uitgangspunt van de studie. Door het opnieuw mee te nemen loop je het risico dat de discussie door de regio opnieuw gevoerd gaat worden terwijl ze hier geen beslissingsbevoegdheden over heeft en je als MER-maker er niets aan kunt doen. Dus deze aspecten niet meenemen.
3. Er een verschil is in informatiebehoefte van politiek Den Haag (minister) en van de regionale/lokale partijen, zowel in het detailniveau als te beschrijven aspecten. Als rode draad kun je gebruiken:
 - A. geen informatie meenemen tenzij het een relevant onderscheid aanbrengt tussen de alternatieven/varianten;
 - B. alleen informatie over ruimtelijke ordeningsaspecten (wonen, werken, vestigingsfactoren, landbouw, recreatie etc) meenemen in de Trajectnota/MER als er op/afritten worden geopend c.q. gesloten omdat deze wijzigingen/aanpassingen in het ontwerp fundamentele veranderingen in de ruimtelijke ordening teweeg kunnen brengen.

Kosten:

Algemeen: Ja relevant want onderscheidend voor alternatieven en varianten.

Aanpak: in kostenklassen.

Binnen de werkgroep heerst onduidelijkheid over welk soort kosten wordt bedoeld. Derhalve is een opdeling gemaakt in verschillende soorten kosten die onafhankelijk van elkaar zijn behandeld.

Aanlegkosten Ja, relevant want het is een onderscheidend criterium bij alternatieven en varianten. Hoe? Altijd door middel van PRI-Raming, niet in kostenklassen. Omdat je het toch uitrekent, kan het in afgeronde bedragen worden gedaan.

Onderhoud/beheerskosten Nee, tenzij er grote werken zijn voorzien (bijv. tunnels in het traject die hoge onderhoudskosten veroorzaken). Hoe? Meestal alleen kwalitatief beschrijven omdat er geen kengetallen beschikbaar zijn.

File-urenkosten Nee, omdat het uitgangspunt is dat deze informatie niet onderscheidend is voor alternatieven omdat alle alternatieven het probleem oplossen en dus dezelfde kosten/baten zullen hebben.

Nee, tenzij DGP dit wil omdat dit informatie is die de minister bij haar keuze welke weg het eerste aangelegd moet worden, kan helpen om een prioritering tussen de rijkswegen aan te kunnen geven.

Nee, tenzij blijkt dat niet alle alternatieven en varianten het probleem voor 100% oplossen.

Economische baten/kosten Op nationaal niveau niet. Want dit is geen onderscheidend criterium bij alternatieven en varianten maar een soort randvoorwaarde. Het 'uitgangspunten verhaal' dat voor alle SWAB-projecten geldt, zou standaard door DGP aangeleverd moeten worden.

Op regionaal niveau niet, tenzij er grote regionale economische gevolgen zijn doordat er een oprit/afrit afgesloten c.q. aangelegd gaat worden waardoor bedrijventerreinen slechter/beter bereikbaar worden.

NB: bij grote politieke druk of regionale ontwikkelingen kan dit i.v.m. draagvlak ook wenselijk zijn.

Economie

Algemeen: *Ja, relevant in verband met doelstelling achterlandverbindingen en als een van bepalende factor voor de hoeveelheid (doorgaand) verkeer. Aanpak globaal.*

Reactie Nee, dit is niet onderscheidend wanneer je de congestienorm haalt (zie ook argumentatie file-urenkosten). DGP zou een algemeen verhaal moeten aanleveren.

Aanpak Kwalitatief, "globaal beschrijven" houdt toch enig rekenwerk verrichten in. Op zichzelf is dergelijk rekenwerk is nooit globaal maar altijd gedetailleerd (verschil onderzoek en presentatie).

Landelijke economische effecten: *Ja, mits vertaald naar landelijk niveau. Met name voertuigverliesuren gekoppeld aan hoeveelheid doorgaand verkeer legitimeert verbreding achterlandverbindingen. Onderbouwt noodzaak tot verbreding en prioriteitsstelling tussen verbindingen. Aanpak: kwantitatief, uitgewerkt op stadgewestelijk niveau.*

Reactie Nee, niet relevant. Is mosterd na de maaltijd. Dit hoort in de verkenning te zijn meegenomen en dient als uitgangspunt van de studie.

NB: Begrippen als achterlandverkeer/zakelijk/economisch verkeer/lange afstandsverkeer/woon-werkverkeer etc. zijn in de praktijk lastig uit elkaar te halen omdat er geen eenduidige definities zijn en het niet bepalend is voor de verbredingsalternatieven (tenzij er grote regionale ontwikkelingen mee gaan spelen). Nut en noodzaak discussie wordt dan weer opnieuw gevoerd.

Kanttekening De spanning tussen probleem-/doelstelling en oplossingen wordt wel duidelijk als je dit aspect wel aandacht geeft in de TN/MER. Daarbij gaat het, bijvoorbeeld, om een studie over hoe de functie van de weg te bereiken is (goede achterlandverbindingen) en niet het type weggebruiker. In het algemeen is een goede achterlandverbinding alleen te realiseren als je het lokale/regionale vervoersprobleem oplost. Haal je dit verkeer van de snelweg dan is er direct geen knelpunt meer want die 50-100 auto's/vrachtauto's per dag die behoren tot het achterlandverkeer hebben dan vrij baan.

Vestigingsfactoren: *Nee, niet relevant want is indirect effect en vooral van belang op regionaal/lokaal niveau. Risico: kan in discussies met plaatselijke bestuurders een rol gaan spelen.*

Reactie Nee, niet meenemen want het stimuleert een nieuwe nut en noodzaak discussie.

Nee, tenzij op-/afritten geopend/gesloten worden omdat dit directe consequenties heeft voor de aantrekkelijkheid van vestigingslocatie.

Aanpak Er bestaat een nauwe relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Algemene leidraad/zeef die je kan gebruiken om te beslissen of je iets beschrijft, is:

Op globaal niveau beschrijf je in je huidige situatie/autonome ontwikkeling de ruimtelijke situatie van een gebied. Deze gegevens dienen tevens als input voor je verkeers- en vervoersmodellen. Op basis daarvan bepaal je of er op-/afritten gesloten c.q. aangelegd moeten worden. De ruimtelijke ordeningseffecten hiervan beschrijf je wel meer gedetailleerd.

Wonen & werken

Wonen en werken algemeen: *Nee, tenzij. Niet relevant voor keuze tussen alternatieven want is niet onderscheidend*

Reactie Deze stelling is te algemeen geformuleerd. Wat wordt hier onder verstaan? Arbeidsplaatsen, verhuizingen? Nee, niet relevant wanneer hieronder verlies van arbeidsplaatsen en gedwongen verhuizingen (aantal te slopen woningen/ bedrijven) worden verstaan. Dan kan dit onder "aanlegkosten" vallen. Of misschien onder sociale aspecten.

Nee, tenzij het om communicatie/draagvlak redenen van belang is. Je laat dan expliciet zien dat je met de belangen van de regio rekening houdt.

- Ja wanneer dit een onderscheidend aspect is bij een alternatief/variant.

Verlies bestaande/geprojecteerde woningen/bedrijfsterreinen: *Nee, niet relevant voor keuze alternatief want is niet onderscheidend.*

Reactie Nee, motivering zie stelling.

Aanpak Hoe doen? Waarom beschrijf je het niet kwantitatief want je beschikt over aantallen/cijfers vanwege je (voldoende) gedetailleerde ontwerp is. Misschien is een mogelijkheid het werken met (gevaar)zone indelingen. Dat wil zeggen zoveel huizen in ieder geval slopen, zoveel kans op sloop, afhankelijk van het alternatief.

Discussiepunten Hoe beschrijf je iets want je hebt te maken met verschillende doelgroepen die eigen wensen hebben: kwantitatief of kwalitatief? De minister/politiek heeft voldoende aan een globale indicatie. De direct betrokkenen in de regio niet.

Er zijn geen vast afgesproken kerngetallen: kwantitatieve opsomming door middel van oppervlakte (ha.) zegt niets over de waarde/kwaliteit van een gebied.

Ga je alleen uit van wat in een goedgekeurd bestemmingsplan/streekplan is opgenomen, of is een vastgesteld plan al voldoende? Wat als de werkelijke situatie niet overeenstemt met de formele besluiten (bijvoorbeeld bij gedoog situaties)?

NB: Voor een boerderij gelden andere normen dan voor woonhuizen. Huizen laten taxeren gaat te ver, hier kan sociale onrust van komen. Dit aspect zou in de TN/MER zeker niet uitgewerkt moeten worden, in de OTB-fase echter wel. Direct ruimtebeslag kan in het ontwerp nog enkele meters verschuiven. Bedreigde woningen (gevaarzone) wel aangeven. Als het mogelijk is de woningen/bedrijven aangeven in klassen.

Conclusie Verlies bestaande woningen/bedrijven en geplande woningen/bedrijven neem je (kwalitatief) mee in je beschrijvingen, uitgaand van bestemmingsplannen / ontwerpplannen / streekplannen.

Stedenbouwkundige kwaliteit *Nee, niet relevant tenzij locaties met zeer specifieke kwaliteit. Aanpak: in dat geval globaal en kwalitatief aanduiden, in OTB fase verder uitwerken.*

Reactie Valt dit niet onder cultuurhistorische/stadslandschappelijke inpassing?

Bijvoorbeeld beschermde dorpsgezichten, moeten wel onderzocht worden.

Wat zijn belangrijke herkenningspunten?

Nee, tenzij er locaties met specifieke waarden voorkomen. In die gevallen wel meenemen, maar pas uitwerken in de OTB-fase want het is niet relevant voor de keuze tussen alternatieven.

Conclusie Niet meenemen, tenzij er specifieke onderdelen zijn. Dan in de OTB-fase verder uitwerken.

Bovenlokale ruimtelijke effecten

Algemeen. *Niet relevant, want niet onderscheidend bij verbredingen.*

De stellingen met betrekking tot de bij ruimtelijke effecten behorende deelaspecten zijn in de discussie gebundeld behandeld in verband met onduidelijkheden met betrekking tot definities, begrippen en mogelijke overlap tussen de verschillende stellingen.

Als rode draad of je wel of niet een bepaald deelaspect moet meenemen, is het al eerder genoemde uitgangspunt gehanteerd, namelijk: niets meenemen, tenzij het gaat om onderscheidende criteria voor de alternatieven. Het is aspect is anders immers alleen relevant voor de beschrijvingen voor de autonome ontwikkelingen (zoals verkeersmodellen: aansluitingen, sluisverkeer worden hierin al meegenomen).

Aanpak Hoe? Inventariseren (geen gedetailleerd onderzoek) en aangeven wanneer er een onderscheid is tussen beleid en de werkelijkheid. Dit is beleidsmatige informatie die nuttig kan zijn bij verwerven van politiek-, maatschappelijk draagvlak.

Discussiepunt Eén vraagpunt bleef. Of je deze gegevens wel of niet meeneemt bij je verkeersmodel en de beschrijving van de autonome ontwikkeling?

Verder concentreerde de discussie zich met name rond de vraag "wat wordt onder de verschillende begrippen verstaan?", en zijn er aanzetten tot definities/begrips-afbakeningingen gedaan.

- Bundeling van infrastructuur. Wat kan hieronder worden verstaan?

- 1 verschillende soorten vervoer;
- 2 kennis infrastructuur;
- 3 lokaal/regionaal.

- Ondersteuning stedelijke hoofdstructuur, dit kan op twee manieren worden uitgelegd:

- 1 soort ringweg rond de stad;
- 2 verbinding tussen twee steden.

Ad 1 en 2: Niet meenemen tenzij er sprake is van een C-locatie, dan lokaal beleid ondersteunen. Varianten maken niet uit. Deze zijn niet relevant, niet onderscheidend. Zie onder vestigingsfactoren. Bovendien neem je ruimtelijke ordeningsaspecten slechts mee in die gevallen dat er iets met de aansluitingen wordt gedaan.

Recreatie/landbouw

In verband met de tijdgebrek is met betrekking tot deze thema's een korte reactie geformuleerd. Deze reactie is als volgt: *Deze aspecten niet meenemen, tenzij...*

- * het om grote gebieden gaat, die gecompenseerd moeten worden;
- * relevantie voor draagvlak. Het moet dan wel globaal beschreven worden. Laten zien dat je oog hebt voor 'hun' belangen hebt! De oude en nieuwe situatie beschrijven en dit eventueel na de inspraak aanpassen.

5 Plenaire terugkoppeling en afsluiting

Ter afsluiting van deze workshop wordt een korte plenaire terugkoppeling gegeven van de resultaten van de drie afzonderlijke werkgroepen teneinde alle deelnemers inzicht te verschaffen in de discussies/afwegingen die hebben plaatsgevonden in de 'andere' werkgroepen. De resultaten zijn in het voorgaande uitvoerig beschreven en behoeven hier derhalve geen toelichting.

Drie discussiepunten/vraagstellingen zijn binnen de werkgroepen echter onopgelost gebleven. DGP (in de persoon van Christian Zuidema) is gevraagd een korte eerste reactie op deze vragen te geven. Het betreft de volgende drie vragen (en antwoorden):

Alternatieven

Vraag/dilemma: Uit de werkgroep natuur en landschap komt de vraag op welke wijze alternatieven moeten worden ontwikkeld. Dient te worden uitgegaan van een 'kale variant' die als zogenaamde aankleedpop dient voor de andere alternatieven door steeds meer maatregelen toe te voegen en op die manier als het ware toe te werken naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief; of wordt op voorhand gestreefd naar zoveel mogelijk 'aangeklede varianten' (waarin een breed pakket aan standaardmaatregelen is opgenomen).

Voorlopige reactie: De ontwikkeling van de verschillende alternatieven/varianten dient op een zo praktisch mogelijke wijze plaats te vinden. Daarbij zal in acht moeten worden genomen dat de te nemen maatregelen zoveel mogelijk op de huidige situatie aansluiten. De kwaliteit van de huidige weg dient dan ook als basiskwaliteit te worden gehanteerd. Ter illustratie: een weg die momenteel voorzien is van een ontwateringssysteem zal uiteraard ook na verbreding een ontwateringssysteem te omvatten.

Daarnaast geldt dat maatregelen die binnen de huidige praktijk als standaardmaatregelen gelden, in de alternatieven/varianten dienen te worden meegenomen. De kosten die hiermee zijn gemoeid, als ook de - op basis van huidige kennis en ervaring - te verwachten effecten van het niet opnemen van deze standaardmaatregelen dienen (globaal) te worden weergegeven.

Kosten

Vraag/dilemma: Ten aanzien van de kosten van het project is in de werkgroep ruimtegebruik & economie het volgende dilemma gesignaleerd. Wordt onder kosten slechts die kosten verstaan die relatie houden met de realisatie van het project, of dienen ook bijvoorbeeld kosten als financiële schade als gevolg van files te worden meegenomen. Dezelfde vraag geldt voor de baten die optreden door verbreding van de achterlandverbindingen als gevolg van het terugbrengen van het aantal file-uren.

Voorlopige reactie: In ieder geval dient middels de PRI-raming inzicht te worden geboden in de kosten van aanleg en onderhoud van de alternatieven. Ook de baten zullen inzichtelijk moeten worden gemaakt, middels bijvoorbeeld voertuig-verliesberekeningen (eenvoudig uitvoerbaar), omdat hiermee een basis wordt gelegd dan wel onderbouwing wordt gegeven voor de te realiseren verbreding.

Detailniveau

Vraag/dilemma: Eveneens uit de werkgroep ruimtegebruik & economie komt de constatering dat voor alle onderdelen/te beschrijven aspecten een spanningsveld bestaat tussen de behoefte aan detailniveau voor de verschillende doelgroepen. Enerzijds wordt een tracé/m.e.r.-studie uitgevoerd om het Bevoegd Gezag beslisinformatie te geven. Hierbij kan worden volstaan met een soort basisinformatie. Anderzijds geldt dat een tracé/m.e.r.-studie gehanteerd wordt om informatie te verstrekken aan de projectomgeving. Hier speelt vaak de behoefte aan meer detailinformatie en zekerheid over de toekomstige ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is het verlies van een 'speeluintje' versus het aangeven dat er verlies aan recreatie-(mogelijkheden) zal optreden.

Voorlopige reactie: Het te hanteren detailniveau is sterk afhankelijk van de situatie. In principe geldt dat alleen die effecten worden beschreven die bepalend zijn voor de alternatievenkeuze. Deze zijn terug te vinden in de eindtabel, andere effecten niet.

Voor het maken van een keuze tussen verschillende alternatieven is in principe niet veel detailinformatie nodig. Indien de noodzaak tot detaillering ontbreekt, dient ook niet te worden overgegaan tot meer detail-beschrijvingen. Hoewel de projectomgeving, begrijpelijk genoeg, graag in een zo vroeg mogelijk stadium zo veel mogelijk

gedetailleerde informatie wenst te ontvangen, dient hieraan niet per definitie gehoor aan te worden gegeven. De projectomgeving dient zich evenals de andere actoren in het planproces te beperken tot het detailniveau waarin de discussie zich bevindt. Detaillering van informatie vindt plaats in de OTB-fase.

Derhalve dient in de tracé/m.e.r.-studie per alternatief het invloedsgebied te worden bepaald en een globale beschrijving te worden gegeven van de effecten in dat invloedsgebied. Verdere detaillering zal slechts leiden tot het verstrekken van schijnzekerheid, en daar is niemand mee gebaat.

NB: De DWW en RWS-ZH zijn overigens momenteel bezig met de stroomlijning van de eindtabel met effectscores, wellicht dat het advies dat hieruit voortvloeit kan worden toegepast in de SWAB-studies.

Overig

Gebruikmakend van de geboden mogelijkheid licht Christian Zuidema tevens toe dat de vandaag gehouden workshop naast het uit te brengen advies door de DWW nog een ander vervolg zal krijgen.

Eind november 1998 zal een tweede workshop worden georganiseerd, van gelijke aard als deze workshop, waarin zal worden gezocht naar mogelijkheden om al in de Richtlijnen voor de SWAB-projecten de te hanteren aanpak voor effectonderzoek en de presentatie aan te geven. Doel hiervan is het stroomlijnen van de verschillende SWAB-projecten, alsmede het beter laten afstemmen van de Richtlijnen op de in januari 1999 te presenteren Startnotities en wensen van de initiatiefnemers. In aansluiting op de te realiseren afstemming van 'wensen' van de initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag, zal bovendien in november/december een voorbespreking van de concept-Richtlijnen plaatsvinden met DGP, VROM, initiatiefnemers en de Commissie m.e.r. als deelnemers.

Afsluiting

Marianne de Soet zegt toe dat het verslag samen met het op te stellen advies zal worden toegestuurd aan de SWAB-coördinatoren, projectleiders en deelnemers aan de workshop worden toegestuurd. Tot slot dankt zij een ieder voor haar/zijn nuttige inbreng in de op die dag gehouden workshop.