

GAB2071LB dWVM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Wim J. H. de
Bos VIM 12/n

**Advies aanpak
Milieueffectrapportage/
Milieutoets
Spoedwetprojecten**

200646

Intern rapport

Delft
november 2002

Opgesteld door:
Christa Kempenaar, Jos Arts, Emilija Jurakic
Tracé/m.e.r.-centrum
Dienst weg- en Waterbouwkunde, Rijkswaterstaat

In opdracht van Fred Delpeut en Pieter van Ginneken
Hoofdkantoor Rijkswaterstaat

5th Apr

Advies Aanpak Milieueffectrapportage / Milieutoets Spoedwetprojecten

1. Inleiding

Deze notitie bevat een advies van het Tracé/m.e.r.-centrum (TMC) van de Dienst Weg- en Waterbouwkunde over de inhoud en aanpak voor het milieuonderzoek nodig voor de projecten die onder de Spoedwet wegverbreding zullen gaan vallen. Dit milieuonderzoek vindt plaats in de vorm van milieueffectrapportages (m.e.r.'s) of milieutoetsen (voor projecten die niet m.e.r.-plichtig zijn). Het advies is opgesteld in opdracht van het Hoofdkantoor Rijkswaterstaat.

1.1. aanleiding

Aanleiding voor dit advies is de Spoedwet wegverbreding die tot doel heeft zo spoedig mogelijk de capaciteit, met name gedurende de spitsperiode, van een aantal specifieke hoofdwegen te vergroten ter bestrijding van de fileproblematiek. Daarbij staat een slagvaardige aanpak centraal waarbij men de daadkracht en besluitvaardigheid wil vergroten door beperking van het aantal beslissingen per project en stroomlijning van procedures. Voor een aantal projecten die onder het regime van de Spoedwet vallen is een Milieueffectrapport (MER) vereist. Voor het merendeel van deze m.e.r.-plichtige projecten is reeds een MER opgesteld of is de m.e.r.-procedure inmiddels (net) opgestart (zie tabel 1). Uitgangspunt van de wet is namelijk dat in het kader van een zorgvuldige procedure en door inachtneming van Nederlandse en Europese regelgeving in deze de m.e.r.-plicht voor deze projecten blijft gelden. Voor projecten die niet m.e.r.-plichtig zijn moet een milieutoets worden opgesteld zoals aangegeven in de Nota van toelichting bij het Besluit milieueffectrapportage 1994: "Bij het opstellen van een plan voor verkeersbenuttingsmaatregelen zullen de milieugevolgen in beeld gebracht worden." Zoals uit tabel 1 blijkt, zal dit voor het merendeel van de projecten het geval zijn en zal daarvoor dus een milieutoets moeten worden uitgevoerd. Een belangrijke richtsnoer voor de invulling en aanpak van de milieutoets is de "Leidraad Milieueffecten van Benuttingsmaatregelen" (AVV/DWW, november 2001).

1.2. probleem/doelstelling

De m.e.r.-plicht wordt in plaats van aan het Tracébesluit gekoppeld aan het principebesluit: het zgn. Weg-aanpassingsbesluit waarbij een verkorte procedure wordt doorlopen. De Trajectnota/MER- en Ontwerp-Tracébesluitfasen uit de tracé/m.e.r.-procedure worden als het ware in één geschoven. Dit gezien de doelstelling van de Spoedwet waarbij versnelling en vereenvoudiging een belangrijk element is. Dit geldt ook voor de projecten die niet m.e.r.-plichtig zijn maar waarvoor een milieutoets wordt uitgevoerd t.b.v. het Wegaanpassingsbesluit (WAB). De wens is om parallel aan de wetgevingsprocedure voor de Spoedwet en anticiperend op deze wet de MERren / milieutoetsen op te stellen voor de projecten die onder deze wet vallen zodat wanneer de wet in werking treedt (hetgeen voorzien is in april-juni 2003) binnen enkele weken het zgn. ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) voor deze projecten kan worden genomen — en tevens de aanvragen voor de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Voor het halen van de gewenste termijnen is een snelle start van de m.e.r.-procedure respectievelijk de milieutoets van belang evenals hun invulling overeenkomstig de beperkte ingreep van de Spoedwetprojecten.

1.3. opdracht

De opdracht van het Hoofdkantoor Rijkswaterstaat aan het Tracé/m.e.r.-centrum is:

Het leveren van een advies dat inzicht geeft wat deze MERren en milieutoetsen voor de Spoedwetprojecten dienen te bevatten en hoe deze studies aan te pakken.

Afbakening:

- dit advies gaat over milieuonderzoek, m.e.r.-plicht en milieutoets van Spoedwetprojecten in algemene zin (dus niet projectspecifiek). De MERren / milieutoetsen voor de specifieke projecten worden opgesteld door de betrokken regionale directies van Rijkswaterstaat
- dit advies gaat alleen over de A-lijst en B-lijst projecten uit de bijlage van de spoedwet wegverbreding (en dus niet over de C-lijst).

Duidelijk moge zijn dat de ontwikkelingen rondom de Spoedwet snel verlopen en dat voor dit advies slechts beperkt tijd beschikbaar is geweest. Daarom zullen niet alle vragen omtrent milieuonderzoek (de MER/milieutoets) bij Spoedwetprojecten nu helder boven tafel komen of op dit moment volledig kunnen worden beantwoord. Het Tracé/m.e.r.-centrum van de DWW kan naar aanleiding van dit advies nieuwe vragen oppakken en beantwoorden (zie hoofdstuk m.b.t. 'proces').

Belangrijke voorwaarden / uitgangspunten zijn dat deze MERren en milieutoetsen:

- kunnen dienen voor een zorgvuldige besluitvorming over de wegaanpassingsbesluiten (en bijbehorende uitvoeringsbesluiten),
- voldoen aan de minimale eisen van wet- en regelgeving,
- zoveel mogelijk uitgaan van een mogelijk gestandaardiseerde, pragmatische aanpak voor de desbetreffende Spoedwetprojecten, en
- voorjaar 2003 gereed dienen te zijn.

De *doelgroep* van het advies bestaat uit:

- projectleiders en projectteamleden bij Regionale Directies Rijkswaterstaat die de Spoedwet MERren en milieutoetsen opstellen,
- medewerkers van Hoofdkantoor Uitvoering betrokken bij programmering en coördinatie van Spoedwetprojecten,
- bevoegd gezag ambtenaren bij het Directoraat Personenvervoer (DGP) die de Richtlijnen voor de inhoud van de MERren geven en de besluitvorming voorbereiden (DGP heeft bevoegd gezag en opdrachtgeversrol).

1.4. Spoedwetprojecten sneller en eenvoudiger

Hoofdconclusie van dit advies is dat de projecten die vallen onder het Spoedwetregime behoorlijk veel sneller en eenvoudiger kunnen worden uitgevoerd dan tot op heden gebruikelijk is bij hoofdwegenprojecten. Reden hiervoor is gelegen in: 1° Spoedwet zelf die een aantal procedurele en inhoudelijke zaken vereenvoudigt en 2° de aard van de hoofdwegenprojecten zelf zoals deze zijn omschreven in de Bijlage bij de Spoedwet (betreft alleen benuttingmaatregelen waarbij zeer beperkt extra fysiek ruimtebeslag aanliggend aan de weg plaatsvindt). Daarbij is het is dan wel essentieel dat de projecten uitgevoerd worden conform de voorwaarden die door de Spoedwet gesteld worden.

Kortom, de Spoedwet biedt veel mogelijkheden tot vereenvoudiging en versnelling maar de andere kant van deze medaille is dat er geen ruimte is om halverwege de rit in de aard van de voorgestelde infrastructuurmaatregelen, ontwerpen e.d. te gaan marchanderen ('de scope ligt vast'). Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de projectleiders, verkeerskundigen, milieukundigen en ontwerpers bij de uitwerking van de projecten.

Procedure: sneller

De wens is om april-juni 2003 de MERren/milieutoetsen af te ronden. Dit is krap een half jaar en veel minder dan de gebruikelijke doorlooptijd. Uit recent onderzoek (Eindconcept Tijdplan, TMC, okt. 2002) blijkt dat voor het inhoudelijke werk van een TN/MER doorgaans ongeveer 14 maanden nodig is. Voor het opstellen van een OTB is meestal 6 maanden nodig. Dit betekent dat: 1° het inhoudelijke werk in het MER/de milieutoets en het OWAB in het kader van de spoedwet veel beperkter zal moeten zijn dan onder de Tracéwet; 2° dat sterk parallel gewerkt zal moeten worden bij het opstellen van het ontwerp, het uitvoeren van het milieuonderzoek t.b.v. MER/milieutoets, opstellen van tekst van Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit.

Inhoud: eenvoudiger

De *eindtermen* waaraan vanuit milieuoptiek moet worden voldaan zijn voor alle projecten vergelijkbaar en vastgelegd in de Spoedwet en overige (milieu)wet- en regelgeving. Er zijn geen belangrijke verschillen tussen de projecten waarvoor een MER en projecten waarvoor een milieutoets moet worden opgesteld wat betreft de aspecten die onderzocht moeten worden en het bijbehorende detailniveau.

Wel dient het milieuonderzoek voor de m.e.r.-plichtige projecten aan enkele extra inhoudelijke eisen te voldoen. Om deze reden is het belangrijk dat voorafgaand aan de start van het milieuonderzoek zorgvuldig wordt bepaald welke procedure van toepassing is voor de diverse projecten (zie tabel 1). Voorkomen moet worden dat de Spoedwetprojecten om deze reden onderuit gehaald worden.

Voor het bepalen van de benodigde projectspecifieke inhoudelijke en procedurele invulling van de Spoedwetprojecten zijn de volgende aspecten van belang: 1° is het project wel/niet m.e.r.-plichtig; 2° betreft het een lijst A of een lijst B project; 3° de voorgeschiedenis van het project en de bestuurlijke omgeving waarin het project zich bevindt.

Proces: sneller en eenvoudiger

Om te kunnen komen tot versnelling en vereenvoudiging is aanpassing van wet- en regelgeving belangrijk maar niet voldoende; de (interne) werkprocessen vergen ook de nodige aandacht om deze doelstellingen te kunnen bereiken (zie ook bijdrage 'procedures infrastructuur' t.b.v. zgn. '100 dagen-dossier', HKU, zomer 2002). Daarbij kan gedacht worden aan processen als: interne opdrachtverlening en afstemming tussen Bestuurskern V&W, Hoofdkantoor en Regionale Directies, aanbestedingsprocedures (forse extra tijdsbeslag

en inhoudelijke eisen bij Europese aanbesteding en innovatieve aanbestedingsvormen), afstemming inhoudelijke werkzaamheden van ontwerpen, verkeersonderzoek, milieuonderzoek, kostenramingen (PRI!) en besluitvoorbereiding (opstellen OWAB, vergunningaanvragen).

Hoewel met de Spoedwet, het maatschappelijk belang van een snelle aanleg van de projecten is aangegeven, verdienen naast interne werkprocessen ook externe processen de nodige aandacht om een daadwerkelijke versnelling en vereenvoudiging te kunnen bereiken. Daarbij kan gedacht worden aan tijdig overleg met andere ministeries als VROM en LNV, met andere overheden als provincies, waterschappen en gemeenten en met de Commissie voor de m.e.r..

Zorgvuldige aandacht voor alle drie elementen procedure, inhoud en proces tezamen is essentieel om tot snellere en eenvoudiger Spoedwetprojecten te kunnen komen.

Leeswijzer

Hieronder worden de bovenstaande punten van procedure, inhoud en proces in afzonderlijke hoofdstukken verder uitgewerkt. Eerst wordt nader ingegaan op de versnelling en de factoren die hierop van invloed zijn. Vervolgens wordt ingegaan op de vereenvoudiging van de inhoud van het MER en de milieutoets. Tenslotte wordt aandacht besteed aan het proces van totstandkoming van MER/milieutoets en de afstemming met andere werkprocessen.

2. Sneller: Factoren die termijnen project beïnvloeden

2.1. Welke projecten?

Er zijn een aantal projectspecifieke aspecten die de procedure, en daarmee de snelheid waarmee een Spoedwetproject de procedures kan doorlopen, bepalen:

1. is het project wel/niet m.e.r.-plichtig (afhankelijk van aard voorgestelde maatregelen)
2. betreft het een lijst A of een lijst B project (structureel, semi-permanent)
3. voorgeschiedenis project (is er reeds een m.e.r.-procedure gestart en in welke fase bevindt zich deze).

In tabel 1 zijn alle projecten uit de bijlagen A en B van de Spoedwet ingedeeld naar m.e.r.-plicht en milieutoets. De indeling is gebaseerd op informatie die de regionale directies hebben aangeleverd.

Wat is nu de precieze projectomschrijving in aanvulling op de bijlagen van de Spoedwet?

Voorgesteld wordt dit voor alle Spoedwetprojecten zorgvuldig en gezamenlijk na te gaan. Doel is zo voor alle Spoedwetprojecten op gelijke wijze de m.e.r.-plicht te beoordelen, na te gaan hoever de eventuele m.e.r.-procedure reeds gevorderd is, en de daarbij behorende scope te bepalen, te bepalen wanneer/hoe het project binnen het regime van de Spoedwet valt (A/B lijst), en te voorkomen dat de Spoedwet-projecten juridisch onderuit gehaald kunnen worden. Hierbij dienen betrokken te zijn de projectleider en een jurist (HDJZ/RD), en eventueel wegontwerper, HK-, DGP-vertegenwoordigers. Aandachtspunten daarbij zijn: is er wel/geen startnotitie uitgebracht, overgang afgeronde Tracéwet-MER naar Spoedwet-MER, verschil lijst A en B projecten en gevolgen voor geldende geluidsregime, afbakening verschillende (aansluitende) Spoedwetprojecten op eenzelfde traject. Tenslotte is een belangrijke vraag: wat is de scope van het project zoals bepaald t.b.v. opstellen Spoedwet (wat is de 'ontwerpopgave' waarvan uitgegaan is).

Tabel 1: Indeling in projecten uit de Spoedwet wegverbreding met betrekking tot m.e.r.-plicht (+ fase van evt. procedure) en A/B-lijst Spoedwet. (versie 11-11-2002).

Wel/niet m.e.r.-plicht		
A/B-lijst Spoedwet	MER	Milieutoets
A-lijst Projecten van structurele aard	A7 Oostbaan richting Hoorn (nr 3) ~ m.e.r. net gestart A12 Utrecht-Den Haag (nr 4, 5) ~ m.e.r. recent gestart A12 Utrecht-Den Haag (nr 6) ~ nog SN opstellen A12 Utrecht – Duitse grens (nr 7, 8, 9) ~ MER gereed voor alle wegvakken Craag (nr 10, 11, 12, 13) ~ MER gereed voor alle wegvakken	A9 Wijkertunnel Badhoevedorp (nr 1, 2) ~ MER gereed, niet MER-plichtig dus milieutoets opstellen
B-lijst Projecten van semi-permanente aard	A28 Utrecht-Amersfoort (nr 18) ~ m.e.r. moet nog starten – SN nog opstellen A2 Den Bosch – Eindhoven (nr 31) ~ m.e.r. bijna gereed	Craag (nr14, 15), ~ milieutoets nog starten A2/A27 Everdingen – Lunetten (nr 16) ~ milieutoets nog starten A28 Utrecht-Amersfoort (nr 17) ~ milieutoets loopt ? A1 Hoevelaken – Barneveld (nr 19) ~ milieutoets nog starten A27 Utrecht Noord – Eemnes (nr 20) ~ milieutoets nog starten A27 Gorninchem– Noordeloos (nr 21) ~ milieutoets nog starten Prins Clausplein (nr22) ~ milieutoets nog starten Prins Clausplein (nr23) ~ milieutoets nog starten A13 Zestienhoven – Delft Zuid (nr 24) ~ milieutoets nog starten A20 Terbregseplein (nr 25) ~ milieutoets nog starten Coenplein (nr 26) ~ milieutoets nog starten A1 Watergraafsmeer – Diemen (nr 27) ~ milieutoets nog starten A50/A1 Valburg-Heteren/Arnhem-Deventer (nr 28, 29, 30) ~ milieutoets nog starten

Op basis van deze eerste inventarisatie lijken voor:

- 5 projecten een MER opgesteld te moeten worden (waarvan voor 4 projecten de Startnotitie reeds is uitgebracht)
- 8 projecten het MER (bijna) gereed te zijn
- 18 projecten een milieutoets te moeten worden opgesteld.

2.2. Wel/niet m.e.r.-plichtig?

Wanneer is een Spoedwetproject m.e.r.-plichtig?

Op grond van categorie 1.4 onderdeel C van de Bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. is een project waarbij sprake is van een wijziging van een weg m.e.r.-plichtig indien sprake is van een wijziging of uitbreiding van een hoofdweg (dat is een weg waarvoor de verbinding is aangegeven op een bij het SVV 2 (en straks NVVP) behorende plankaart) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- de verbreding van een weg met 1 of meer
- rijstroken en
- het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

Dit komt er dus op neer dat een project m.e.r.-plichtig is bij iedere vorm van verbreding waarbij in de breedte van het weglichaam extra asfalt noodzakelijk is ten behoeve van een rijstrook en waarbij de verbreding twee aansluitingen en/of knooppunten met elkaar verbindt.

Wanneer moet er voor een Spoedwetproject een milieutoets worden opgesteld?

Als een project genoemd in de Spoedwet niet aan bovenstaande criteria voldoet dan moet een milieutoets worden opgesteld. Een voorbeeld is de situatie dat zonder fysieke aanpassing van de weg de vluchtstrook als spitsstrook kan worden ingericht. Dit is aangegeven in de Toelichting bij het Besluit m.e.r. 1994. Indien milieueffecten niet worden verwacht, kan volstaan worden met een 'snelle' toets die dit gemotiveerd constateert (daarbij kan men denken aan een 'dragende motivering' voldoende voor de Raad van State).

Verskil tussen m.e.r. en milieutoets voor Spoedwetprojecten

Voor een MER moet een startnotitie worden uitgebracht. Vervolgens worden richtlijnen gegeven op basis waarvan het MER wordt opgesteld. Op de uitkomsten van het onderzoek moet worden ingesproken door de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. In een MER moeten minimaal worden opgenomen: autonome ontwikkeling, voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Dit wordt gedaan ten behoeve van het maken van een keuze tussen alternatieven, onder meer op basis van te verwachten milieueffecten (voorspellingen).

Bij een milieutoets hoeft alleen de 'voorgenomen activiteit' op haar milieugevolgen getoetst te worden. Daarbij hoeven geen alternatieven en/of varianten uitgewerkt te worden.

De m.e.r.-plicht kent daarmee een grotere onderzoeksinspanning dan een milieutoets. Een m.e.r. heeft meer vereisten voor wat betreft de inhoud, vorm, procedure en wettelijk advisering.

Kenmerken Spoedwetprojecten milieuonderzoek

De m.e.r.'s en milieutoetsen voor de Spoedwetprojecten kunnen gezien de aard van deze projecten eenvoudig van opzet zijn. De locatiekeuze is al gemaakt en de inrichtingskeuze is reeds ook op hoofdlijnen bekend. In de bijlage van de Spoedwet wordt een lijst met projecten gegeven waarvoor aangegeven is om welk weggedeelte het gaat en welke soort benuttingmaatregelen. Deze inrichtingskeuze moet nog wel in detail worden bepaald en worden vastgelegd in het OWAB. Als gevolg daarvan en gezien de wens om na het nemen van het WAB snel tot uitvoering te kunnen overgaan, wordt voorgesteld in de Spoedwet-MERren en -milieutoetsen een selecte groep van aspecten uit te werken en dit in detail te doen; namelijk het detailniveau benodigd voor het OWAB. Dit is vergelijkbaar met het detailniveau gebruikelijk voor een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Bepalend hiervoor zijn de vereisten aangegeven door de Spoedwet met betrekking tot bijvoorbeeld schaalniveau) en de wet- en regelgeving met betrekking tot uitvoeringsbesluiten. De eindtermen zijn daarmee gegeven.

Overgang MER onder Tracéwetprocedure naar MER onder Spoedwet wegverbreding

Voor een aantal projecten is reeds een MER opgesteld, met betrekking tot deze projecten is artikel 7.16 Wet milieubeheer relevant. Op grond van artikel 7.16 Wm behoeft niet een nieuwe m.e.r.-procedure opgestart te worden wanneer in het reeds opgestelde MER de activiteit van de Spoedwet als alternatief is beschreven en deze informatie niet verouderd is. In dat geval kan het MER zoals dat reeds is opgesteld ingevoegd worden in de Spoedwetprocedure.

Aandachtspunt bij deze projecten is wel dat bepaalde elementen nog verder uitgewerkt moeten worden in detail zodat er voldoende informatie aanwezig is voor het nemen van het WAB. Het gaat hierbij om aspecten die gebruikelijk zijn in de OTB-fase. Dit betreft aspecten als:

- het aangeven van het ruimtebeslag (ontwerp op schaalniveau 1:2.500);
- het akoestisch onderzoek. Naast het verschil in geluidregime voor de A-lijst en B-lijstprojecten moet dit onderzoek op OWAB-niveau gedetailleerder worden uitgevoerd dan normaal voor een MER gedaan wordt;
- wijze waarop de uit te voeren maatregelen landschappelijk worden ingepast; en
- welke compenserende maatregelen genomen worden.

Analoog aan de reeds bestaande dummy-OTB wil HDJZ op korte termijn een dummy-OWAB opstellen waarin de inhoudseisen aan het OWAB worden neergelegd.

Vervolg besluitvorming

Een ander aandachtspunt is dat in aanvulling op alle MERren en milieutoetsen voldoende informatie wordt verzameld voor de vergunningaanvragen en andere vervolgbesluitvorming. Deze informatie moet parallel aan het opstellen van het MER of de milieutoets worden verzameld. Hierbij gaat het om projectspecifieke informatie afhankelijk van de benodigde vergunningen en van de eisen die de desbetreffende bevoegde instanties stellen voor de vergunningaanvragen. Zie hiervoor het stappenplan vergunningen van de Directie Utrecht (oktober 2002).

Tabel 2: Overzicht verschillen en overeenkomsten van vereisten aan MER en milieutoets in het kader van de spoedwet

	MER	Milieutoets
Procedure (verschil)	startnotitie richtlijnen opstellen MER	milieutoets gelijktijdig met OWAB aanbieden aan HK, verder geen procedure eisen
Advies (verschil)	wettelijk advies door commissie m.e.r. en wettelijk adviseurs	geen
Inhoud (verschil)	probleem/doelstelling alternatieven bestaande toestand en autonome ontwikkeling milieueffecten maatregelen: preventie, mitigatie, compensatie vergelijking alternatieven leemten in kennis, evaluatie achteraf samenvatting	geen
Beschrijving effecten (verschil)	effectbepaling op 3 alternatieven: autonome ontwikkeling voorkeursalternatief MMA (meest milieuvriendelijke alternatief) vergelijken van alternatieven op hun milieueffecten ten behoeve van het maken van een keus voor een van die alternatieven	geen vormvereiste aangeven wat de milieueffecten van de ingreep zijn en welke maatregelen worden getroffen om die effecten te mitigeren of compenseren
Milieuonderzoek (overeenkomst)	Te onderzoeken milieuaspecten afhankelijk van type project	Te onderzoeken milieuaspecten afhankelijk van type project

2.3. project uit A-lijst of B-lijst

Behalve het onderscheid tussen wel of geen m.e.r.-plicht is ook van belang of de projecten vallen onder de A-lijst of de B-Lijst van de Spoedwet. Dit verschil heeft betrekking op het structurele karakter van de te nemen maatregelen: betreft het structurele maatregelen (A-lijst) of semi-permanente maatregelen (B-lijst). De A-lijst projecten zijn allen m.e.r.-plichtig (zie tabel 1). Het overgrote deel van de B-lijst projecten is niet m.e.r.-plichtig maar vergt een milieutoets. Het verschil in structurele en semi-permanente aard heeft als enige consequentie dat er een ander geluidsregime geldt. Voor de A-lijst projecten geldt het gebruikelijke regime uit de Wet geluidhinder. Voor de B-lijst projecten geeft de Spoedwet een specifiek geluidsregime in verband met de beperkte ingreep en het semi-permanente karakter van deze projecten.

2.4. voorgeschiedenis projecten

De diverse projecten opgenomen in de Spoedwet hebben allen reeds een voorgeschiedenis; sterker nog dit is een van de redenen waarom ze zijn opgenomen in deze wet. Deze voorgeschiedenis bepaalt voor een belangrijk deel de procedure, de inhoud en het proces van het milieuonderzoek. Voor een 8-tal projecten is een MER (bijna) afgerond; hetgeen betekent dat het milieuonderzoek beperkt kan blijven tot nadere uitwerking van de voorgestelde benuttingsmaatregel op OWAB detailniveau. Voor andere projecten is reeds een Startnotitie in de inspraak gebracht. Voor deze projecten dienen nog Richtlijnen te worden opgesteld waarna het MER en OWAB opgesteld kunnen worden. Voor 1 project is nog geen startnotitie uitgebracht; bij dit project zijn echter wel verkennende studies verricht. die van belang zijn bij het opstellen van de startnotitie. Tenslotte, bij 18 projecten behoeft geen m.e.r.-studie te worden verricht, maar dient een milieutoets te worden opgesteld. Indien voor deze projecten een verkenning is verricht kan deze de start vormen voor het opstellen van de milieutoets.

Voor alle projecten zijn de scopes die zijn opgesteld om de projecten te kunnen opnemen in de bijlage van de Spoedwet relevant. Om deze scopes te kunnen bepalen is informatie gebruikt die van groot belang is bij het inhoudelijke milieuonderzoek: de verkeerscijfers die de problematiek aanduiden en de ontwerpen van de voorgestelde oplossingen. Aanwezigheid van deze informatie aan het begin van het milieuonderzoek is essentieel om het MER/de milieutoets snel te kunnen afronden.

Tenslotte is aandacht voor de projectomgeving van de projecten, de relatie met externe partijen van belang in verband met bijvoorbeeld eventuele politiek-bestuurlijke gevoeligheden (zie hoofdstuk 'proces').

3. Eenvoudiger: Inhoud MER en milieutoets

3.1 milieuonderzoek

In tabel 3 zijn die milieuaspecten opgenomen waarvan de effecten in beeld gebracht (moeten) worden in het kader van het MER of de milieutoets van Spoedwetprojecten. Uitgangspunt is dat alleen onderzocht wordt wat wettelijk gezien 'moet'. Dit wordt aan de ene kant bepaald door wat er in specifieke milieuwet- en regelgeving staat en aan de andere kant door uitgangspunten van behoorlijk bestuur. De rechter toetst immers ook aan wat bij de overheid (intern) beleid is.

Dit overzicht van te onderzoeken milieuaspecten gaat uit van (faciliterende) benuttingsmaatregelen *in algemene zin*. In het geval van een bepaald aantal regulerende benuttingsmaatregelen geeft de "Leidraad Milieueffecten van Benuttingsmaatregelen" aan dat er voor de meeste milieuaspecten geen effecten te verwachten zijn. Er moet dus per Spoedwetproject nagegaan worden welke milieuaspecten uit dit schema van toepassing zijn. Het schema is gebaseerd op de Leidraad Milieueffecten van Benuttingsmaatregelen, het advies Afstemming Aanpak en Presentatie SWAB Planstudies, en overleg met een groot aantal deskundigen.

Tabel 3: overzicht milieuonderzoek in het kader van de Spoedwet wegverbreding

wel/niet onderzoeken	milieuaspect	deelaspect	wet-, beleid- & regelgeving	toelichting
wel	geluid A-lijst	akoestisch ruimtebeslag	wet geluidhinder	directe relatie met de bron
niet	geluid A-lijst	aantal geluidgehinderden	wet geluidhinder	aantal geluidgehinderden bepalen; gebeurt omdat het gebruikelijk en wens van Cmer is
wel	geluid A-lijst	maatregelen	wet geluidhinder	nodig voor OWAB, ontwerp maatregelen en (bouw)vergunning
wel	geluid A-lijst	trillinghinder en cumulatie van geluid	wet geluidhinder	nodig om hogere waarden aan te vragen: kan alleen bekend worden door dit deelaspect te onderzoeken
wel	geluid B-lijst	70 dB(A) geluidcontour	Spoedwet wegverbreding	bij overschrijding voor geluidgevoelige bestemmingen is een geluidreducerende wegdeklaag voorgeschreven
(nog) niet	geluid B-lijst	akoestisch ruimtebeslag	Spoedwet wegverbreding	opnemen in plan binnen 2 jaar na onherroepelijk worden WAB
niet	geluid B-lijst	aantal geluidgehinderden	Spoedwet wegverbreding	aantal geluidgehinderden bepalen; gebeurt omdat het gebruikelijk en wens van Cmer is
wel	geluid B-lijst	geluidbeperkende maatregelen – geluidreducerende wegdeklaag	Spoedwet wegverbreding	is voorgeschreven bij overschrijding 70 dB(A)contour, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd
(nog) niet	geluid B-lijst	geluidbeperkende maatregelen – ontvangermaatregelen, schermmaatregelen	Spoedwet wegverbreding	opnemen in plan binnen 2 jaar na onherroepelijk worden WAB
(nog) niet	geluid B-lijst	trillinghinder en cumulatie van geluid	wet geluidhinder	opnemen in plan binnen 2 jaar na onherroepelijk worden WAB
wel	lucht	totale luchtemissie	AmvB Luchtkwaliteit	moet altijd worden berekend tbv onderzoek lokale luchtkwaliteit
wel	lucht	lokale luchtkwaliteit	AmvB Luchtkwaliteit	moet berekend worden tbv bepalen knelpunten
niet	lucht	geurhinder		niet relevant voor Spoedwetprojecten
niet, tenzij	natuur	vernietiging	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, SGR	tenzij er in het project een verbreding is waarbij er

				sprake is van extra ruimtebeslag bijv. het verleggen van berm sloten
wel	natuur	verstoring	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, SGR	bij verschuiving van de geluidcontour zullen soorten en gebieden verstoord worden. (verstoring niet meenemen als de geluidcontour niet verschuift!)
niet	natuur	versnippering	natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, SGR	bestaande infrastructuur vormt al barrière die met Spoedwetproject niet zal toenemen
wel	veiligheid	externe veiligheid – plaatsgebonden risico (ook wel: individueel risico)	Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	relevant als er gevaarlijke stoffen vervoerd worden
wel	veiligheid	externe veiligheid - groepsrisico	Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	voor bepalen groepsrisico moet eerst plaatsgebonden risico worden bepaald, risicokans wordt hier gecombineerd met aanwezigheid bevolking
niet	veiligheid	interne veiligheid	PM	niet van toepassing op Spoedwetprojecten want geen tunnels of overkappingen
niet, tenzij	bodem en water	algemeen	provinciale milieuverordening, WVO, WBB	tenzij er bodem- en grondwaterbeschermings gebieden worden doorsneden of aangetast
niet, tenzij	bodem en water	geohydrologisch onderzoek	provinciale milieuverordening, WVO, WBB	tenzij de ingreep in de bodem groot is, bijvoorbeeld in het geval van een cunet
niet, tenzij	bodem en water	watertoets	watertoets	tenzij er sprake is van extra ruimtebeslag door asfalt (dan eenvoudig mee te nemen in MER/Milieutoets, expl. aanduiden relevante passages).
niet, tenzij	landschap		Boswet, Monumentenwet, Nota Belvedere,	tenzij er gebieden met een beschermde status worden aangetast
niet, tenzij	archeologie		Verdrag van Valetta (Malta)	tenzij er een verbreding optreedt waarbij er sprake is van extra ruimtebeslag
niet	sociale aspecten	barrièrewerking, sociale veiligheid, visuele hinder	PM	Betreft reeds bestaande verbindingen die zeer beperkte extra verbreding met zich meebrengen
niet	duurzaam bouwen	energie, grondstoffen, afvalstoffen	PM	PM

Voor de aspecten die onderzocht moeten worden (geluid, lucht, natuur, veiligheid en overige aspecten) is in onderstaande paragrafen uitgewerkt wat daar specifiek voor nodig is. Aangeven wordt onder welke voorwaarden het aspect van toepassing is, hoe het onderzoek aangepakt moet worden, welke maatregelen kunnen volgen uit het onderzoek, wat de relatie is met vergunningen, wat de globale planning is, welke risico's er zijn, en wie betrokken is bij verdere uitwerking.

Naast milieu zijn nog een aantal andere aspecten van belang voor het zorgvuldig voorbereiden van de besluitvorming. Het gaat om verkeer(sgegevens), ruimtebeslag ten behoeve van aankoop/onteigening en het maken van een kostenraming (al dan niet PRI) — zie tabel 4.

Tabel 4: Overige aspecten relevant voor (milieu)onderzoek in het kader van de Spoedwet wegverbreding

wel/niet onderzoeken	aspect	wet-, beleid- & regelgeving	toelichting
wel	verkeer	SVV II (NVVP?)	a.d.h.v. bestaande verkeerscijfers (2000), prognosejaar ? (2010 voor lucht)
wel	ruimtebeslag	Onteigeningswet	i.v.m. aankoop gronden / onteigening (analoog aan vereisten OTB-jurisprudentie)
wel	kosten		PRI raming (of minder gedetailleerde vorm)

3.1.1. geluid

Is dit aspect van toepassing?

De inhoud van (en procedure rond) een akoestisch onderzoek ligt wettelijk vast. Voor de A-lijst projecten is dat de Wet geluidhinder en voor de B-lijst projecten is dat de Spoedwet wegverbreding. In alle spoedwet-projecten is het milieuaspect geluid van toepassing.

Aanpak onderzoek

Voor de A- en B-projecten schrijft de spoedwet wegverbreding voor hoe om te gaan met geluidhinder en het onderzoek daarvoor

voor projecten uit de B-lijst

Het voorstel voor akoestisch onderzoek wijkt inhoudelijk niet veel af van het regime voor B-projecten zoals dat in de spoedwet staat, alleen het tijdstip waarop verschilt. In de spoedwet wegverbreding wordt eerst onderzoek gedaan naar 70+-woningen (quick scan) en dan wordt een akoestisch onderzoek voor de maatregelen gedaan. Een goede quick scan naar 70+-woningen is alleen mogelijk met de goede informatie over weg, verkeer en omgeving (m.n. woningen) die ook voor het latere akoestisch onderzoek nodig zijn. In het voorstel wordt dus dat laatste deel in de tijd naar voren gehaald, om al in een vroeg stadium én het een (70+-woningen) én het ander (maatregelen) in beeld te hebben gebracht. Voor de B- projecten wordt op Wgh-detailniveau de 70 dB-contour geconfronteerd met woningen. Dit moet op het hoogste detailniveau gedaan worden omdat we het ons niet kunnen permitteren om een woning te vergeten. Deze woningen moeten in het OWAB worden opgenomen met eventueel te treffen maatregel (asfalt of snelheid).

Het voorstel wordt door (een deel van) de regionale directies gesteund. De communicatie met de omgeving wordt eenvoudiger doordat bij dit voorstel de quick scan nauwkeurig wordt uitgevoerd. Het onderzoek is haalbaar binnen de gestelde tijd en geeft alvast een goed beeld van de benodigde maatregelen en kosten. HDJZ wijst echter op het volgende. Het systeem van de Spoedwet gaat er nu van uit dat in eerste instantie slechts een onderzoek moet plaatsvinden naar de geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is van een overschrijding van 70 dB(A). Dit onderzoek moet in het kader van het WAB in ieder geval op woningniveau. Daarnast zal een 'normaal akoestisch onderzoek' uitgevoerd moeten worden (incl. prognoses). Dit is een onderzoek in het kader van het binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB op te stellen plan. Om discussies i.v.m. gewijzigde prognoses of tegen die tijd mogelijk gewijzigde geluidregelgeving te voorkomen, is het niet verstandig om nu reeds in te zetten op een 'normaal' akoestisch onderzoek.

Kern van deze discussie is dat voor de B-lijst in het OWAB alleen maatregelen voortvloeiende uit de 70 dB(A)-contour moeten worden opgenomen. Dit zegt echter niets over of er meer kan of moet worden onderzocht uit oogpunt van belangenafweging en het in beeld brengen van milieueffecten en leefbaarheid. Voorstel is om definitieve afspraken hierover te maken in week 47 door een deel van het afstemoverleg ZSM en geluiddeskundigen.

voor projecten uit de A-lijst

Voor projecten uit de A-lijst zijn er 2 hoofdopties:

1^e akoestisch onderzoek zoals gebruikelijk bij de m.e.r.-fase (MER-insteek), of

2^e een akoestisch onderzoek zoals dit wordt gedaan bij de OTB-fase (OTB-insteek).

Gezien het gevraagde detailniveau van het OWAB lijkt het aan te bevelen om direct te kiezen voor het OTB-niveau. Overigens is tijdig overleg met de Commissie m.e.r. hierover van belang.

In tabel 3 is nu opgenomen dat het akoestisch ruimtebeslag moet worden berekend (MER-insteek). Bij lopende studies zal deze informatie namelijk al (deels) zo beschikbaar zijn. Behalve de genoemde OTB-insteek zou ook nog gedacht kunnen worden aan het berekenen van het reconstructie-effect zoals dat in de toekomst met de geluidproductieplafonds ook gaat gebeuren (dit is een tussenoplossing). Op 1 of meer nader te bepalen punten en hoogte wordt dan het reconstructie-effect vastgesteld.

Voorgesteld wordt als deze discussie is afgerond tabel 3 te actualiseren n.a.v. de uitkomst hiervan.

Maatregelen

De afweging tussen bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen ligt per regionale directie verschillend.

Door de gezamenlijke aanpak van het akoestisch onderzoek door de RD's vindt ook afstemming plaats over de doelmatigheid van de maatregelen. Uniformering op dit terrein zou dus geen probleem moeten zijn.

Voor projecten uit de B-lijst moet de maatregel 'geluidreducerende wegdeklaag' worden opgenomen in het OWAB 'tenzij dit in redelijkheid niet gevraagd kan worden'. Dit 'tenzij' hangt samen met de (on)mogelijke inpassing in de programmering van ZOAB, de kosten en met de mogelijkheden om dubbellaags ZOAB toe te passen.

Ook voor projecten uit de A-lijst staat dergelijke maatregelen open. Er moeten ontwerpen voor geluidsschermen worden gemaakt voor projecten uit bijlage A van de spoedwet wegverbreding. De aan te brengen gevelmaatregelen behoeven niet uitgebreid beschreven te worden in het (O)WAB. Een algemene opsomming van mogelijke maatregelen (dubbel glas, kierdichting, suskast) is voldoende. Voor projecten uit bijlage B geldt dit niet maar moeten de geluidsschermontwerpen en gevelmaatregelen worden opgenomen in een plan dat uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed moet zijn.

relatie met vergunningen

Voor geluidsschermen is een bouwvergunning nodig. Voor het realiseren van gevelmaatregelen is toestemming van de eigenaar van de woning nodig.

globale planning

De planning voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek ten behoeve van spoedwetprojecten lijkt een milieuonderzoek te zijn dat voor de planning van het project als geheel op het kritieke pad ligt.

Risico's

Een groot risico is het boven tafel krijgen van de in het verleden vastgestelde hogere waarden.

Daarnaast het op tijd aangeleverd krijgen van voldoende gedetailleerde verkeersgegevens. De prognoses voor de A-projecten zullen een probleem worden, ook door de afstemming tussen de verschillende RD's. De beschikbaarheid van projectdekkende DTM/DTB is nog een vraag, wellicht lukt dat voor eind januari maar zekerheid is daarover nog niet.

Een ander risico betreft mogelijk de beschikbare capaciteit bij RD's en bij akoestische bureau's

Wie is betrokken?

Gezien de gevoeligheid van het onderwerp vergt het geluidonderzoek gedurende het proces van het opstellen van de MER/milieutoetsen een zorgvuldige begeleiding en afstemming ('korte lijnen'). Voorgesteld wordt hiervoor een werkgroep met ondermeer specialisten te gebruiken. DNH, DUT, DON en DZH stellen een gezamenlijke aanpak voor, getrokken door DZH/ Henk Meuldijk en inhoudelijk getrokken door DZH/Hans van Ettinger en DNH/Wijnand Koorling in nauw overleg met DWW/Evert Hageman. Hans van Ettinger stelt op dit moment een memo op over de aanpak van het geluidonderzoek. Dit voorstel zal op korte termijn gereed zijn.

3.1.2 lucht

is dit aspect van toepassing?

In de besluitvorming over de Spoedwet dient rekening te worden gehouden met de consequenties van de bepalingen in de Spoedwet op de luchtkwaliteit nabij de geselecteerde weglocaties. De luchtkwaliteit dient te worden getoetst aan de grenswaarden zoals die zijn aangegeven in de AMvB Luchtkwaliteit (Juni 2001/Wm artikel 21.6). Rijkswaterstaat heeft een onderzoekspllicht als ze het initiatief neemt iets aan de weg te doen.

aanpak onderzoek

In het aantal benodigde luchtanalyses kan gesneden worden door als eerste (eind 2002) een voorselectie te maken. Dit kan door voor alle locaties, op grond van recente studies, in te schatten of er een reële kans op overschrijding van normen is. Als die kans heel erg laag is, kan gemotiveerd worden aangegeven dat die locatie niet nader zal worden onderzocht.

Als indicator voor de luchtkwaliteit gaat de voorkeur uit naar jaargemiddelde concentraties NO₂ (zichtjaren: 2000 en 2010). Dit is de beste en meest afgeslankte indicator voor luchtkwaliteit. Indien er overschrijdingen zijn van de grenswaarde is het van belang om na te gaan hoeveel personen (woningen) blootgesteld worden aan te hoge concentraties. En in hoeverre hiervoor maatregelen getroffen moeten worden.

Voor het doen van onderzoek naar luchtemissies is geen breed of unaniem gedragen werkwijze (zoals het meet en rekenvoorschrift bij geluid). Daarom moeten de partijen die de uitkomst van dit onderzoek beoordelen (Commissie m.e.r., DGP) en de RD's de uitgangspunten gezamenlijk vaststellen. De richtlijnen voor A2 Den Bosch-Eindhoven kunnen als uitgangspunt dienen.

maatregelen

Mogelijke maatregelen zijn: homogeniseren van verkeer, omleiden van vrachtvervoer en het bouwen van luifels (lijkt weinig reëel). Het amoveren van woningen is in het kader van de AmvB Luchtkwaliteit juridisch niet mogelijk. Snelheidsverlaging is een mogelijke maatregel. In de speedwet wegverbreding staat voor de projecten uit de B-lijst aangegeven dat dit moet worden opgenomen in het WAB voor de periode van openstelling van de extra rijstrook.

relatie met vergunningen

Niet van toepassing, tenzij vergunningen nodig zijn vanwege te nemen maatregelen.

globale planning

- eind 2002: uitgangspunten bekend en afgestemd (in overleg met VROM, Commissie m.e.r., RD's, DGP),
- begin 2003: start met luchtanalyses; modelberekeningen door TNO
- maart 2003: rapportage van resultaten aan regionale directies
- april 2003: RD's verwerken resultaten in MER

Dit alles onder voorwaarde dat de verwachte intensiteiten (en samenstelling) meteen kunnen worden aangeleverd en dat er zeer spoedig opdracht wordt verleend door HK of RD's.

risico's

Indien uit de analyses blijkt dat grenswaarden worden overschreden op bijvoorbeeld woninglocaties, bestaat er het risico dat maatregelen getroffen zullen moeten worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Overschrijdingen op woninglocaties en andere gevoelige bestemmingen kunnen niet worden gedoogd.

De luchtanalyses kunnen alleen door TNO worden uitgevoerd. Een reëel risico is dat zij niet voldoende of te laat capaciteit beschikbaar hebben om het onderzoek uit te voeren.

wie is betrokken?

De DWW productgroep lucht kan adviseren over de benodigde luchtanalyses. Deze analyses kunnen gecoördineerd worden waarna de resultaten worden gerapporteerd aan de regionale directies. De RDs kunnen deze resultaten vervolgens zelf verwerken in de MER. De modelberekeningen, die deel uitmaken van de luchtanalyse, kunnen worden uitgevoerd door TNO. De detaillering van de luchtanalyses hangt af van het plan, verkeersgevolgen en locatie.

Op maandag 25 november a.s. komen de luchtdeskundigen van de RD's en DWW/Diederik Metz onder voorzitterschap van DUT/Peter Smit bijeen om de verdere aanpak en planning af te spreken.

3.1.3 natuur

is dit aspect van toepassing?

Versnippering kan gemotiveerd worden weggeschreven want het gaat bij Speedwetprojecten immers om (kleine) verbredingen waarbij de huidige weg als barrière blijft bestaan en de barrièrewerking dus nauwelijks toeneemt.

Verstoring moet wel worden onderzocht want bijvoorbeeld de geluidscontour kan verschuiven. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, de milieubeschermingsgebieden (provinciale stiltegebieden bijvoorbeeld) en de EHS-gebieden zijn bekend. Consequenties van (benutting)alternatieven zijn veelal dat de wegberm (enigszins) opschuift. Aantasting of verstoring van beschermde soorten kan met name optreden als deze natuurgebieden direct naast de weg zijn gelegen. Er kan ook verstoring van soorten in de wegbermen optreden.

Vernietiging is alleen aan de orde als door verbreding de berm sloten e.d. naar buiten worden verlegd en daarbij gebieden met een beschermde status worden vernietigd.

aanpak onderzoek

Als eerste moet worden nagegaan in welke gebieden met een beschermde status de diverse Spoorwet-projecten zich bevinden. Binnen die gebieden kan dan nader onderzoek gedaan worden naar het voorkomen van soorten.

Het voorkomen van beschermde soorten in de wegbermen is redelijk in beeld gebracht. Deze gegevens zijn beschikbaar bij RD's zelf, DWW, en WUR (bermfloramonitoringsproject). Op www.natuurloket.nl (LNV) kan worden nagegaan wat er op km-hok niveau aan beschermde soorten zit. Deze gegevens zijn echter niet altijd actueel of gespecificeerd. Er is echter wel aangegeven wat de kennisleemten zijn. Dit is in snel na te gaan. In eerdere versies van het voorliggende advies is aangegeven dat 'als op dit moment met een veldonderzoek wordt gestart deze kennis nog op tijd is aan te vullen'. Inmiddels is het winterseizoen bijna daar en kunnen voor een groot deel van de soorten geen veldinventarisaties meer worden uitgevoerd.

De periode tot april/mei '03 is voldoende ruim om alle relevante soorten uit te zoeken aan de hand van bureaustudies en op basis van beschikbare data en met een grote mate van betrouwbaarheid is te zeggen of er met beschermde soorten problemen kunnen ontstaan. De kans dat er dus aanvullend veldonderzoek nodig is, is niet groot.

maatregelen

Vanwege het Structuurschema Groene Ruimte moet er op OWAB niveau een compensatie-ontwerp opgesteld worden als is vastgesteld dat er compensatieplichtige gebieden vernietigd worden en/of er verstoring optreedt. Dit compensatie-ontwerp hoeft niet veel meer te bevatten dan de hoeveelheden van bepaalde natuurdoeltypen die vernietigd en verstoord worden waarvoor gecompenseerd gaat worden. Ook vanwege de Flora en Faunawet en het voorkomen van soorten uit bijlage 4 van de Habitatrichtlijn kan het nodig zijn compenserende maatregelen te moeten treffen. Het verdient aanbeveling te voorkomen dat er compensatie nodig is. Beperken van de aantasting kan worden voorkomen door bijvoorbeeld de berm na de ingreep niet verder te verschuiven.

relatie met vergunningen

In relatie tot de planning is de kapvergunning een aandachtspunt. Uit de Flora- en Faunawet volgt namelijk: niet kappen als er vogels broeden of andere fauna of flora verstoord kunnen worden. Dit is de zorgplicht die je als initiatiefnemer hebt. Het aanvragen en met name het daadwerkelijk gebruiken van de kapvergunning kan dus bepalend worden in de planning van de realisatie. Daarnaast geldt de herplantplicht in het kader van de Boswet. Als er bijzondere soorten (Vogel en Habitatrichtlijn) worden verstoord dan is een ontheffing nodig om aan de slag te kunnen gaan. Deze ontheffing wordt door LNV afgegeven.

globale planning

Op zeer korte termijn kan bekend zijn wat de beschikbare informatie is en kan aanvullend onderzoek opgestart worden en is een risicoanalyse beschikbaar wat je met de bestaande info kunt. Uitbesteding van aanvullend onderzoek is bijvoorbeeld mogelijk aan Bureau Waardenburg BV. Dit bureau heeft veel ervaring met specifiek dit soort opdrachten. Ook kan worden gedacht aan Alterra UR in Wageningen.

risico's

Voor bepaalde soorten kan aanvullend veldonderzoek nodig zijn. Dit onderzoek is voor iedere soort aan een bepaalde periode in het jaar gebonden. Vanaf het moment dat bekend is dat dit aanvullend onderzoek nodig is, kan het dus geruime tijd duren voor het daadwerkelijk onderzoek gedaan kan worden. Tot en met juni kan de meeste flora en fauna onderzocht worden. Uitzondering zijn zoogdieren die in september / oktober onderzocht moeten worden. Dit is een reëel risico omdat het op dit moment november is. Dit kan op het kritieke pad van het spoorwetproject als geheel komen.

wie is betrokken?

De DWW/Hans de Vries kan een adviserende rol vervullen ten behoeve van de RD's. In week 47 komen de natuurdeskundigen van de RD's en DWW onder voorzitterschap van DUT bijeen om verdere aanpak en planning af te spreken.

3.1.4 veiligheid

is dit aspect van toepassing?

Uit de nota risiconormering en de bijbehorende Handreiking valt af te leiden dat externe veiligheid moet worden meegenomen in het milieuonderzoek als er sprake is van 'een nieuwe situatie'. Wat een nieuwe situatie is, is echter niet helder gedefinieerd. In de praktijk van de directie Zuid-Holland wordt daarvoor ook aangehouden het verschuiven van rijbanen bij reconstructie.

Om te bepalen of externe veiligheid in een spoedwetproject een rol speelt moeten de volgende vragen worden beantwoord:

- is er sprake van een mogelijk knelpunt t.a.v. plaatsgebonden risico (ook wel individueel risico) of groepsrisico het betreffende wegvak? Voor de spoedwetprojecten in DZH bijvoorbeeld is er alleen bij het Terbregseplein sprake van een mogelijk knelpunt.
- verschuift de rijbaan? Met andere woorden: ontstaat een nieuwe situatie?

Alleen als beide vragen positief worden beantwoord moet er onderzoek naar externe veiligheid plaatsvinden. Ingeschat wordt dat dit voor relatief weinig spoedwetprojecten het geval zal zijn. Bij het plaatsgebonden risico liggen de risicocontouren buiten de provincie Zuid Holland vaak nauwelijks buiten de kant van het asfalt. Bij dit aspect zal dan ook voor weinig spoedwetprojecten onderzoek nodig zijn.

aanpak onderzoek

1 verzamelen en invoeren van informatie:

Voor alle provincies zijn telgegevens beschikbaar in de risicoatlassen. De stroom gevaarlijke stoffen is bekend bij het in te huren bureau. Wel moeten mogelijk aanvullende bevolkings- en bebouwingsgegevens worden verzameld. Deze gegevens moeten worden aangeleverd door de gemeente. Deze fase duurt een paar weken afhankelijk van bijvoorbeeld de medewerking van gemeenten.

2. Door een extern bureau wordt daarna de rekenexercitie gedaan.

De rekenexercitie gaat uit van de basis ongevalkans voor autosnelwegen. Met benuttingsmaatregelen van spoedwetprojecten worden er bijzondere situaties gecreëerd (bijv. gebruik van de vluchtstrook). Vanuit Rijkswaterstaat moet eventueel aangegeven worden of er een andere ongevalkans is. Het in te huren externe bureau kan dit niet bepalen. In het onderzoek moeten ook prognoses worden opgenomen. Een simpele risicoberekening kan met het rekenprogramma IPORBM in een paar dagen worden afgerond. Het onderzoek door een extern bureau kost enkele duizenden euro's

maatregelen

Er zijn maar weinig mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden, te weten:

1. amoveren woningen
2. beperken transportstroom

Deze maatregelen geven grote problemen t.a.v. kosten, (juridische on-)uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Dit is ook de reden dat DGG wat huiverig is geworden voor een AMvB. Een aarden wal of een geluidsscherm helpt niet de risico's te beperken voor LPG, wel voor benzine.

Maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid en daarmee de verlaging van de ongevalkans door met name snelheidsverlaging, homogenisering van verkeer of inhaalverbod voor vrachtwagens

globale planning

Er is een aantal weken nodig voor het verzamelen en invoeren van informatie en vervolgens is beperkt tijd nodig voor de rekenexercitie. Dit milieuonderzoek zal dus, mits tijdig aangepakt, niet op het kritieke pad voor het Spoedwetproject als geheel liggen.

risico's

Reële risico's worden niet voorzien.

wie is betrokken?

Leo Bijkerk van DZH heeft aangeboden de externe veiligheidsdeskundigen van andere RD's te willen ondersteunen en vragen te beantwoorden. DZH heeft bijvoorbeeld ervaring met uitbesteding van dergelijk onderzoek. Ook voor externe veiligheid wordt een apart overleg gestart waarvan DUT trekker is. Het is van belang ook de externe veiligheidsdeskundigen van DGG en AVV hierbij te betrekken.

3.1.5 overige aspecten

Vanwege de beperkte ingreep — een aan het weglichaam aanliggende beperkte uitbreiding — in het kader van de spoedwetprojecten zijn zaken als vernietiging van natuur, bodem, water (watertoets), geohydrologie, archeologie, landschap, sociale gevolgen en duurzaam bouwen en daarnaast interne veiligheid niet of beperkt van belang. Het gebied is reeds aangetast, een aanliggende uitbreiding heeft een minimaal extra effect. Dit moet wel goed worden beargumenteerd in het MER en de milieutoets worden opgenomen. Voorstel is voor deze milieuaspecten een algemene tekst op te nemen waarbij het niet (of beperkt) onderzoeken zorgvuldig wordt gemotiveerd. Het Tracé/m.e.r.-centrum kan hierbij ondersteuning leveren.

Welke overige milieuaspecten zijn van toepassing?

Aan de hand van tabel 3 kan voor de overige milieuaspecten waar staat aangegeven 'niet onderzoeken, tenzij' nagegaan worden of deze van toepassing zijn voor het milieuonderzoek van een specifiek Spoedwetproject. In de toelichting van de tabel staan 'ontbindende' voorwaarden genoemd.

aanpak onderzoeken

Het is op voorhand niet duidelijk of een of meer van de 'niet onderzoeken, tenzij' milieuaspecten alsnog wel moeten worden onderzocht in een of meer Spoedwetprojecten. Daarom wordt op deze plek geen voorstel gedaan voor de eventuele aanpak. Mochten deze onderzoeken nodig blijken te zijn dan kan altijd met het Tracé/m.e.r.-centrum hierover worden overlegd over aanpak en invulling

ontwerp van maatregelen

Als er in het geheel geen werkzaamheden buiten de bestaande verharding worden uitgevoerd is het wellicht niet nodig een inrichtingsplan op te stellen. In alle gevallen waarin de wegverharding wordt uitgebreid zal er in enige vorm - en dat kan heel summier zijn - sprake zijn van het opnieuw inrichten van het aan de weg grenzende terrein en dus het maken van een inrichtingsplan.

Het inrichtingsplan kan gebaseerd worden op bestaande landschapsplannen. Als deze plannen niet beschikbaar zijn of niet meer actueel zijn (ouder dan ongeveer 5 jaar) dan kan parallel aan het opstellen van een inrichtingsplan een zeer korte visievormingsfase worden ingelast (1 alinea tekst).

Het compensatieplan, inrichtingsplan en (eventueel) het ontwerp voor de geluidsschermen (alleen A-lijst!) zullen ten behoeve van het OWAB en vergunningaanvragen op een hoog detailniveau moeten worden uitgewerkt. Voorgesteld wordt om, als dat mogelijk is, al deze plannen te combineren in één plan.

relatie met vergunningen

Geohydrologisch onderzoek is alleen nodig wanneer de ingreep in de bodem groot is, bijvoorbeeld ingeval van cunet. Het onderzoek moet dan worden verricht in verband met.aan te vragen vergunningen bij Waterschap of Provincie. Bij een wegverbreding waarbij alleen een strook asfalt wordt aangelegd zonder noemenswaardige verstoring van de bodem, zal geohydrologisch onderzoek niet nodig zijn.

3.2. Inhoud

3.2.1. algemeen

De Spoedwet geeft specifieke inhoudseisen met betrekking tot schaal- en detailniveau:
schaal 1:2.500 verloop en geografische omvang project
schaal 1:20.000 overzichtskaarten.

Deze eisen gelden voor zowel m.e.r.'s als milieutoetsen en zijn vergelijkbaar met het OTB.

3.2.2. Inhoud Spoedwet m.e.r.

Ten opzichte van de Spoedwetprojecten met een milieutoets gelden voor de Spoedwet MERren extra inhoudseisen, die worden bepaald door:

1. art. 7.10 Wet milieubeheer
2. de Richtlijnen voor de MERren

Hieronder wordt nader ingegaan op de extra inhoudelijke eisen (zie verder hoofdstuk 2, tabel 2).

Beschrijving van voornemen en alternatieven (art. 7.10 Wm)

Voorstel aanpak: deze vloeit voort uit de Spoedwet, als gevolg daarvan de volgende alternatieven:

- voorkeursalternatief: uitgaan van voornemen voor desbetreffende project (spits-, plusstrook e.d.)
 - nulalternatief: niets doen (= huidige situatie + autonome ontwikkeling)
 - meest milieuvriendelijke alternatief: het uitwerken (van een pakket van) eventuele extra milieumaatregelen ten opzichte van het voorkeursalternatief ten behoeve van mitigatie en compensatie van negatieve effecten.
- Voor kunstwerken en kruisingen worden doorgaans verschillende *varianten* opgesteld. Voorgesteld wordt niet met varianten te werken maar voor kunstwerken slechts 1 ontwerp op te stellen, dit lijkt mogelijk aangezien de projecten een beperkte scope hebben (al in grote mate concreet zijn vastgesteld in de Spoedwet).

Aandachtspunt: geven van een goede motivering voor deze alternatieven (verkeerscijfers!)

De benodigde input voor het bepalen van de milieueffecten:

- verkeer en vervoercijfers 2000
- gebiedsinformatie over ondermeer liggende gevoelige objecten in het projectgebied (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.)
- wegontwerp (incl. kunstwerken, snelheidsregime).

Beschrijving bestaande toestand en autonome ontwikkeling (art. 7.10 Wm)

Voorstel aanpak: Betreft referentiesituatie en is in feite het nulalternatief.

Voor huidige situatie 2000 nemen (zie Spoorwet met betrekking tot meest recente verkeerscijfers en geluidsberoekeningen).

Voor autonome ontwikkeling een jaar kiezen 2010, 2015 of 2020 afhankelijk van beschikbare verkeerscijfers.

Aandachtspunt: 2010 vanwege EU Luchtkwaliteitsrichtlijn, 2015 in verband met geluid (10 jaar na aanleg) en 2020 in verband met de gebruikelijke doorkijk bij verkeer- en vervoerbeleid.

Beschrijving van de milieugevolgen (art 7.10 Wm)

Voorgestelde aanpak: de te onderzoeken milieugevolgen zijn primair afhankelijk van wet- en regelgeving in deze en van probleem- en doelstelling van het project en van de te beschouwen alternatieven. Het betreft voor Spoorwet-m.e.r.'s alleen voorkeursalternatieven waarin het gaat om aanliggende uitbreiding van het weglichaam t.b.v. het realiseren van (faciliterende) benuttingmaatregelen (dus geen wegaanleg los van weglichaam, niet/beperkt aanpassen kunstwerken, geen verbreding met 1 of meer 'klassieke' rijstroken).

Aandachtspunt: prognosejaar zie hierboven bij vorige punt.

Beschrijving maatregelen ter preventie, mitigatie, compensatie

Voorgestelde aanpak: Dit betreft verkeerskundige maatregelen als snelheidsverlaging, toeritdosering, signalering (regulerende benuttingsmaatregelen), maatregelen ten behoeve van mitigatie milieueffecten (geluid: schermen; landschappelijke inrichting e.d.), compensatie (natuur). Voor het MMA kan gedacht worden aan aanvullende maatregelen, dubbellaags ZOAB, snelheidsverlaging, en dergelijke.

Vergelijking voornemen en alternatieven (art. 7.10 Wm)

Voorgestelde aanpak: via goed inzichtelijke overzichtstabel met toelichting. *Aandachtspunt* is de onderscheidendheid van alternatieven. Dit lijkt op voorhand geen probleem.

Overzicht leemten in kennis en evaluatie achteraf (art 7.10 Wm en artikel 7.39 & 7.39Wm)

Voorgestelde aanpak: beschrijven leemten in kennis, aangeven wat gevolgen hiervan zijn voor het te nemen besluit en aangeven in hoeverre hierin de verplichte evaluatie achteraf kan voorzien. (Een aanzet tot) het evaluatie-programma dient bij het OWAB te worden aangegeven. et ontbreken hiervan is een eventuele vernietigingsgrond! Voor het opstellen van een pragmatisch evaluatieprogramma wordt verwezen naar de Werkwijzer evaluatie m.e.r. opgesteld door het TMC voor DGP (najaar 2002)

Samenvatting (art. 7.10 Wm)

Aanpak: in goed begrijpelijk Nederlands, zoals gebruikelijk bij TN/MERren.

Richtlijnen voor de MER-en (art. 7.15 Wm)

De Richtlijnen worden gegeven door het bevoegd gezag i.c. DGP. In het kader van de Spoorwet is alleen de Minister van Verkeer en Waterstaat het bevoegd gezag dus ook voor het MER is alleen deze minister het bevoegd gezag. Van belang bij het opstellen van de richtlijnen zijn het richtlijnenadvies van Commissie m.e.r. en reacties van andere wettelijke adviseurs en uit de inspraak. De richtlijnen dienen meer gedetailleerd aan te geven waaraan de inhoud van het MER dient te voldoen. Het onderhavige advies van het TMC kan worden gezien als een aanzet hiervoor.

Om tegemoet te kunnen komen aan de termijn waarop de OWAB's gereed moeten zijn moet een m.e.r. als volgt worden aangepakt:

- scope helder en zeer beperkt formuleren (minimum aan alternatieven, geen varianten, de voorgenomen activiteit zeer sober uitvoeren {geen kunstwerken aanpakken bijvoorbeeld})
- alleen milieueffecten bepalen voor die aspecten waarvoor dat wettelijk moet
- geen nieuw milieukundig (of verkeerskundig) onderzoek starten, indien dat recentelijk is uitgevoerd
- de m.e.r. gedetailleerd uitvoeren (overeenkomstig detailniveau OWAB, zie ook hiervoor).

Als gevolg hiervan kan het op te stellen MER 'kort en dun' zijn!

3.2.3. Inhoud Spoedwet milieutoets

De inhoud van de milieutoets kan per Spoedwetproject worden afgeleid uit de Leidraad Milieueffecten van Benuttingsmaatregelen. Deze leidraad is eind 2001 uitgekomen en is opgesteld door AVV en DWW. De ministeries van VROM en Verkeer & Waterstaat hebben onderling afgesproken deze Leidraad van toepassing te verklaren in niet m.e.r.-plichtige situaties om zo invulling te geven aan het besluit m.e.r. (zie ook 1.1.). In de leidraad worden een aantal milieueffecten in het kader van benuttingsprojecten weggeschreven. Deze hoeven dus op basis van de leidraad niet onderzocht te worden. De teksten uit de Leidraad bieden tevens een handvat voor het gemotiveerd wegschrijven in de milieutoetsen (en MERen) voor de Spoedwetprojecten. De specifieke inhoud waaraan de Spoedwet milieutoetsen dienen te voldoen, wordt vastgesteld door het bevoegd gezag dat de OWAB neemt (dit kan bij de opdracht t.en behoeve van het opstellen van de milieutoetsen). De benodigde informatie voor de milieutoets is vergelijkbaar met die voor de MERen. Voor het milieuaspect geluid is in de Spoedwet wegverbreding een apart regime opgenomen voor de projecten genoemd in Bijlage B van die Spoedwet. In het kader van de milieutoets zal dus anders met het onderwerp geluid omgegaan moeten worden dan zoals dit in bovengenoemde leidraad staat vermeld.

Om tegemoet te kunnen komen aan de termijn waarop de OWAB's gereed moeten zijn, moet een milieutoets als volgt worden aangepakt:

- *scope helder en zeer beperkt formuleren (de voorgenomen activiteit zeer sober uitvoeren)*
- *alleen milieueffecten bepalen voor die aspecten waarvoor dat wettelijk moet*
- *geen nieuw milieukundig (of verkeerskundig) onderzoek starten (actualiteit!)*
- *de milieutoets gedetailleerd uitvoeren (overeenkomstig detailniveau OWAB, zie ook hiervoor)*

Als gevolg hiervan kan de op te stellen milieutoets 'kort en dun' zijn!

4. Sneller en eenvoudiger: aandacht voor het proces van totstandkoming

Om de studiefase voor de spoedwetprojecten snel te kunnen doorlopen is naast aandacht voor de te volgen procedure en de inhoud ook aandacht voor het proces van totstandkoming van de studies wezenlijk. De ervaring (zie rapport Tijdplan) leert dat dergelijke procesmatige aspecten van grote invloed kunnen zijn op de (doorloop)tijd. Het gaat hierbij om de volgende processen:

- afstemming inhoudelijke werkzaamheden
- uitbesteding van werkzaamheden
- afstemming binnen V&W
- afstemming met externe partijen

Afstemming inhoudelijke werkzaamheden

Dit betreft ontwerp, verkeersonderzoek, milieuonderzoek, kostenramingen en voorbereiding besluiten (OWAB en vergunningaanvragen) OWAB, vergunningen. Zie ook het stappenplan (figuur 1). Dit vergt adequate coördinatie (tijdig, snel en helder) van de betrokken medewerkers door projectleiders en HKU. Aandachtspunten hierbij zijn:

- heldere scope van projecten bij aanvang. Doordat de scopes neergelegd zijn in de bijlage van de Spoedwet liggen aard en omvang van de projecten vast. De ontwerpen en verkeerscijfers die hieraan ten grondslag hebben gelegen zijn daarmee bepalend voor het opstellen van het definitief ontwerp, het uit te voeren milieuonderzoek e.d.
- de scope niet gedurende het proces laten uitdijen. Om zowel OWAB als m.e.r./milieutoets op tijd gereed te hebben is het noodzakelijk de scope van de spoedwetprojecten op alle fronten beperkt te houden. Dit gaat in tegen de traditie bij Rijkswaterstaat onze projecten en onderzoeken gedegen aan te pakken en mogelijke oplossingen/effecten dus niet over het hoofd te zien. Het beperken van de scope kan door:
 - een minimum aan alternatieven opnemen in de m.e.r.: 3 alternatieven
 - geen varianten opnemen
 - het project sober uitvoeren (dus kunstwerken niet of alleen beperkt aan te passen)
 - geen aanvullend milieuonderzoek doen (voor zover dat niet op juridisch onoverkomelijke bezwaarlijk)
 - MER/milieutoets direct op het detailniveau benodigd voor de OWAB uit te voeren
 - uitgaan van verkeerscijfers 2000; geen nieuwe verkeerscijfers genereren.
- uitgaan van een lineair proces. Het maken van een wegontwerp en m.e.r. is meestal een cyclisch proces. Dit betekent dat veranderingen in het wegontwerp invloed hebben op de (eerder bepaalde) effecten van een alternatief en dat om dergelijke effecten te beperken maatregelen genomen kunnen worden die weer consequenties hebben voor het ontwerp. Gezien de wens snel te komen tot een OWAB en

MER/milieutoets dient het doorlopen van en meerdere van dergelijke cycli te worden vermeden. Door de m.e.r./milieutoets meer als lineair proces in te steken, worden na het maken van het wegontwerp de milieueffecten bepaald en kunnen daarna eventuele maatregelen in het wegontwerp worden ingepast.

- De doorlooptijd van de MER-fase blijkt zeer gevoelig te zijn voor afwijkingen. Dit betekent dat bij de spoedwetprojecten een goede scopebepaling nodig is en ... daar vervolgens niet meer van afwijken essentieel is.

Gezien het belang van korte lijnen bij het proces van milieuonderzoek zijn voor het opstarten van het milieuonderzoek op de aspecten geluid, natuur, lucht en externe veiligheid door het ZSM afstemoverleg per aspect apart groepen van deskundigen ingesteld. Iedere groep wordt getrokken door een regionale directie. Bij de aspecten geluid, natuur en lucht is ook een deskundige van DWW betrokken.

Uitbesteding

Uitbesteding aan de markt vergt tijd in verband eisen t.a.v. rechtmatigheid overheidsuitgaven. Bij grotere uitbestedingen (dit is doorgaans het geval bij zogenaamde integrale uitbesteding van planstudies) gelden tevens de Europese aanbestedingsregels (dit vergt minimaal 5 maanden extra doorlooptijd).

Voorgesteld wordt daarom om geen integrale uitbestedingen te doen en meer in het algemeen uitbestedingen zoveel mogelijk te beperken. Nagegaan zou kunnen worden in hoeverre er in het kader van de Spoedwet anders omgegaan kan worden met AO-procedures (en Europese aanbestedingsregelgeving). Voorgesteld wordt af te zien van innovatieve aanbestedingsvormen aangezien deze een extra gedegen inhoudelijke voorbereiding vergen, de nodige tijd met zich mee blijken te brengen en extra risico's op vertraging opleveren.

Afstemming binnen V&W

In de Memorie van Toelichting van de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat trage besluitvorming binnen de overheid mede zorgt voor vertraging in procedures. De gebruikelijke taak- en rol-verdeling tussen DGP, HKU en RDs geldt ook voor de Spoedwetprojecten. Een goede afstemming tussen deze partijen bij interne opdrachtverlening en oplevering van producten en tussentijds is essentieel voor een snelle totstandkoming van de OWABs en de MERren/Milieutoetsen.

Dit betekent het betrekken van DGP in een vroeg stadium om de voorbereiding van de besluiten te stroomlijnen. Dit betekent overigens niet dat een uitgebreid afstemmingscircus nodig is. Van groot belang is dat duidelijk is welke personen de diverse betrokken V&W-onderdelen vertegenwoordigen en welke taken zij daarbij hebben en dat dit gedurende het proces dezelfde personen blijven.

- De projectleiders van de RD's zijn opdrachtnemer voor de studieprojecten en initiatiefnemer voor de MER en daarmee verantwoordelijk voor het aansturen van de RD projectteams.
- DGP is bevoegd gezag voor de OWAB en MER/milieutoets, stelt de Richtlijnen op en vast en stelt de OWAB vast. Daarnaast is DGP opdrachtgever voor de Spoedwetprojecten. DGP is daarmee degene die in beginsel de afstemming met externe partijen verzorgd.
- De algehele coördinatie van de Spoedwetprojecten ligt bij HKU (inhoud, tijd, capaciteitsinzet en dergelijke). Dit geldt ook voor de coördinatie van directieoverstijgende werkzaamheden in het kader van de Spoedwet (bijvoorbeeld specifieke acties met betrekking tot geluid en verkeerskundige zaken).
- Indien gewenst, kan de DWW bij het uitvoeren van de MERren/milieutoetsen voor de Spoedwetprojecten ondersteuning bieden. Dit kan worden gezien als een 'uitgebreide vorm van nazorg' bij het voorliggende advies. Deze is relevant in verband met de snelle ontwikkelingen rondom de Spoedwet, de beperkt beschikbare tijd voor dit advies en daarmee de (nieuwe) vragen die naar verwachting beantwoord moeten worden. Deze ondersteuning betreft ondermeer het meedenken / adviseren bij inhoudelijke vraagstukken en het geven van second opinions. Een en ander analoog aan de werkwijze bij de SWAB Planstudies.

Afstemming met externe partijen

Voor het bereiken van een versnelling en vereenvoudiging van de Spoedwetprojecten is een zorgvuldige en tijdige afstemming met externe partijen van groot belang. De memorie van toelichting bij de Spoedwet spreekt dan ook van een "stringente coördinatie van Wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten".

Het gaat hierbij om partijen als:

- ministeries als VROM (m.n. lucht, geluid) en LNV (flora/fauna, natuurgebieden), OCW (evt. bij scholen)
- provincies (ruimtelijke ordening en vergunningen)
- gemeenten (ruimtelijke ordening en vergunningen)
- waterschappen/waterbeheerders (vergunningen, watertoets)

- Commissie voor de m.e.r. (bij m.e.r.-procedures). Dit betreft adviesrichtlijnen en toetsingsadvies. Een goed overleg met Commissie m.e.r. van belang i.v.m. toesnijden scope m.e.r. (voorkomen uitdijen) en doorlooptijd (verzoek af te zien gebruik maken volledige adviestermijnen).
- omwonenden, belangengroeperingen e.d. verloopt m.n. via inspraak over OWAB (vergt aandacht i.v.m. voorkomen/beperken beroepsprocedures), voorts contacten i.v.m. grondverwerving.

Aandachtspunt hierbij is dat de afstemming met externe partijen doorgaans door DGP wordt gedaan. Bij de Spoorwetprojecten is het van belang dat dit in nauw overleg met HKU en RDs gebeurt.

5 Stappenplan

Voor het opstellen van het MER en de milieutoets is een stappenplan gemaakt. De uitgangspunten bij dit stappenplan zijn (zie ook hoofdstukken hiervoor):

- **het moment waarop de OWAB's gereed moeten zijn namelijk mei/juni 2003!**
- het parallel schakelen van alle procedures en processen
- het tijdig en goed afstemmen met alle betrokken partijen (zoals DGP, VROM, LNV, lokale en provinciale overheden, Commissie voor de m.e.r.)
- met name overleg met de Commissie voor de m.e.r. om zo snel mogelijk de richtlijnen te hebben is in eerste instantie essentieel
- het doorlopen van Startnotitie en Richtlijnen in een termijn van 6 weken. Dit is een forse verkorting: normaal geldt een termijn van 13 weken met verlengingsmogelijkheid van 8 weken. In beginsel lijkt een dergelijke verkorting mogelijk, maar dit vergt goed overleg met de betrokkenen: DGP, adviseurs en Commissie m.e.r.
- de input ten behoeve van de studies is bekend en beschikbaar: verkeerscijfers moeten beschikbaar zijn, het (weg)ontwerp inclusief kunstwerken is gereed, het snelheidsregime is bekend
- de afstemming tussen milieu en wegontwerp verloopt lineair (en dus niet iteratief!). Milieu en wegontwerp worden in 1 (ontwerp)slag gedetailleerd naar het niveau wat nodig is voor het OWAB en de bijbehorende vergunningen en uitvoeringsbesluiten. Dit is mogelijk vanwege de heldere scope
- en tenslotte: het tijdig opdracht geven voor het starten van de planstudies.

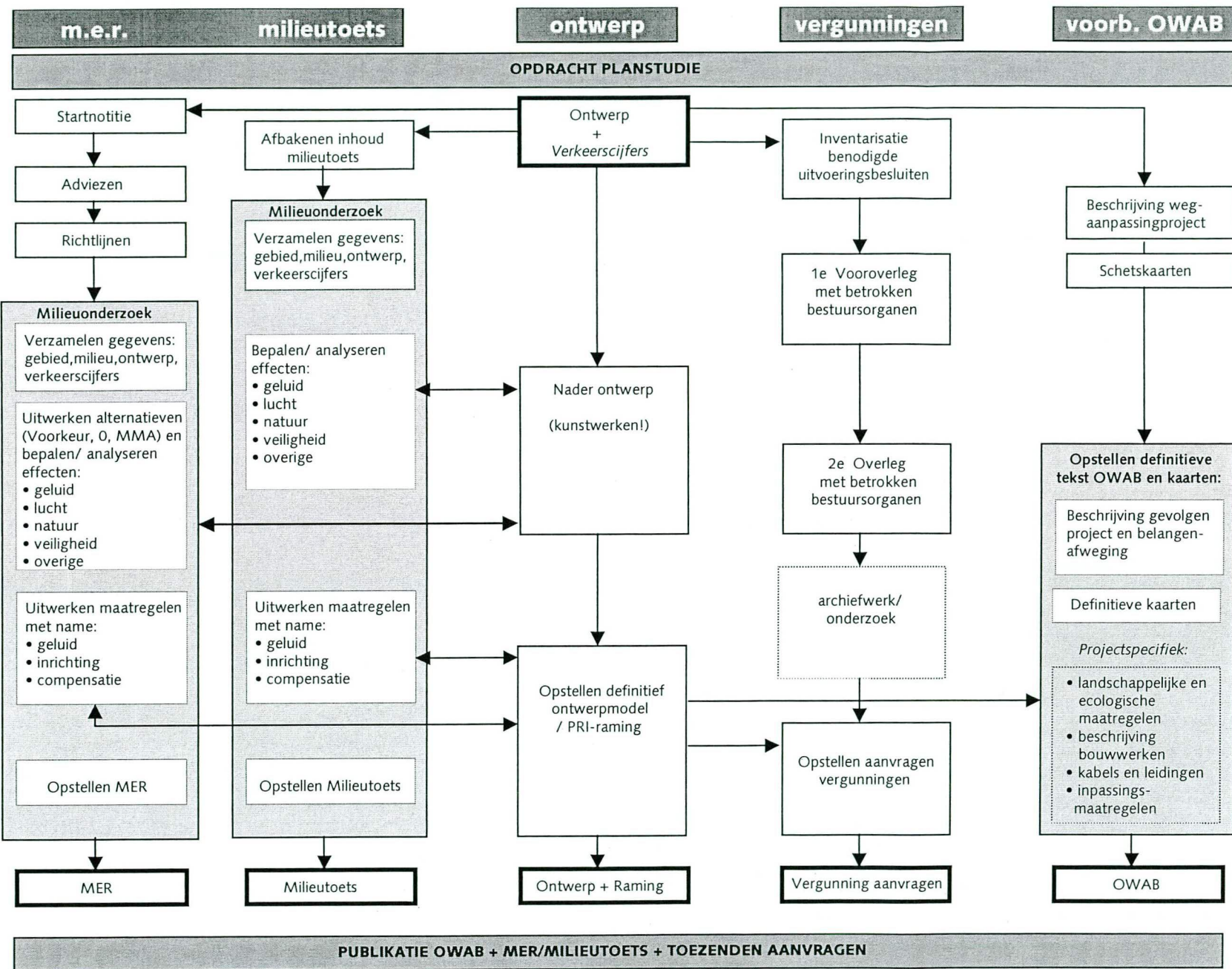
In dit stappenplan is uitgegaan van de termijnen uit de Spoorwet en het ZSM. Dit geeft niet op voorhand een garantie dat een OWAB inclusief het MER of de milieutoets ook daadwerkelijk gereed is op het moment dat de Spoorwet in werking treedt!

Voor het doen van het inhoudelijke milieuonderzoek lijkt weinig tijd beschikbaar. Per te onderzoeken aspect kan het volgende hierover worden gezegd:

- geluidsonderzoek: gaat op het kritieke pad komen omdat (althans voor de A-lijst) naast het verrichten van akoestisch onderzoek moeten ook de maatregelen worden ontworpen, het daarvoor benodigde overleg worden gevoerd en (bouw)vergunningen worden aangevraagd.
- luchtonderzoek kan, als er geen bijzonderheden optreden in de uitbestedingsmogelijkheden naar TNO, op tijd gereed zijn
- natuuronderzoek kan, als er geen bijzonderheden optreden in het moeten doen van aanvullend veldonderzoek, op tijd gereed zijn
- veiligheidsonderzoek kan op tijd gereed zijn. Hier lijken op voorhand geen reële risico's te zijn.
- onderzoek van overige milieuaspecten is normaal gesproken niet van toepassing. Als een of meerdere aanvullende onderzoeken gedaan moeten worden is nu niet aan te geven welk effect dat heeft op het stappenplan

Voor het milieuonderzoek van de milieutoetsen lijkt op voorhand meer tijd beschikbaar te zijn. Dit komt doordat voor de MERren nog startnotities (bij 1 project) en richtlijnen (bij alle desbetreffende projecten) moeten worden opgesteld. Het schema gaat uit de kortst mogelijke termijnen. Voor de Richtlijnen wordt zelfs van een verkorting uitgegaan voor advisering door de Commissie m.e.r. en de geven van de richtlijnen door het Bevoegd Gezag. Voordat het inhoudelijk werk voor het MER gaat starten kan er echter al het nodige voorbereidende werk gedaan worden. Voor de milieutoetsen dient overigens ook vooraf de inhoud te worden afgebakend en bepaald.

O
N
D
J
F
M
A
M



Literatuurlijst

Opgesomd zijn alle relevante adviezen en richtlijnen die door DWW of anderen zijn uitgebracht en waarvan bij (de uitvoering van) dit advies gebruik gemaakt kan worden.

- Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen, AVV/DWW-TMC, november 2001
- TIJDPLAN, studie naar doorlooptijden in planstudieprojecten, conceptadvies DWW-TMC, oktober 2002
- Advies Afstemming Aanpak en Presentatie SWAB Planstudies, DWW-TMC, maart 1999
- Handleiding voor de Tracé/m.e.r.-procedure, /m.e.r.-reeks, DWW-TMC, /m.e.r.-reeks, december 2000
- Handleiding voor de otb/tb-fase, Tracé/m.e.r.-reeks, DWW-TMC, december 2000
- Handleiding beroepsprocedures Tracéwet, Tracé/m.e.r.-reeks, DWW-TMC, juni 2000
- Werkwijzer evaluatie m.e.r., DWW-TMC, najaar 2002.
- Brochure Detailniveau Trajectnota/MER, DWW-TMC, april 1998
- Handreiking Ontwerpen en Milieu, DWW-TMC, oktober 2001

Bij het opstellen van dit advies is gebruik gemaakt van:

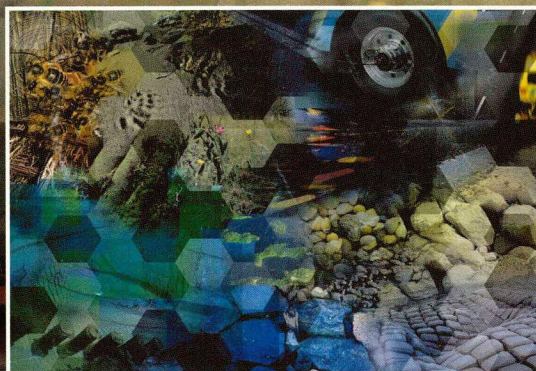
- Spoedwet wegverbreding en Memorie van Toelichting, november 2002
- Memo Hoofdpijnen wetsvoorstel Spoedwet, HDJZ/M de Hoop, 9 september 2002
- Memo en stappenplan Vergunningverlening in de Spoedwet, Directie Utrecht, oktober 2002
- '100 dagen-dossier', HKU, zomer 2002
- Besluit milieu-effectrapportage 1994
- Handleiding milieueffectrapportage, Ministerie van VROM, 1994
- Dummy OTB, HJDJZ, 2002

Status: eindversie, d.d. 18 november 2002

Opgesteld door: DWW Tracé/m.e.r.-centrum, Christa Kempenaar, Jos Arts en Emiliya Jurakic

Voortgang: vijfde versie n.a.v.:

- Spoedwet wegverbreding en memorie van toelichting (op 19 september en 11 november elektronisch verzonden door Pieter van Ginneken aan DWW-TMC)
- ervaring DWW en overleg met collega's DWW-IM: Emiliya Jurakic – tijdplan (coördinatie SWAB); Ruud Cuperus – m.e.r.-plicht; Hans de Vries – Flora- en Fauna wet, natuurbeschermingswet; Wiebe Alberts – geluid; Diederik Metzz – lucht; Astrid Paulussen – procedure m.e.r.; collega's RDs: Leo Bijkerk – DZH/veiligheid, Hans van Ettinger – DZH/geluid.
- Afstemoverleg ZSM d.d. 8 oktober, 24 oktober, 7 november en 14 november 2002
- Reacties op concepten advies van: HK Pieter van Ginneken; DWW Hans de Vries; DUT Peter Smit; DZH Henk Meuldijk/Tomas de Laat; HDJZ Kitty van den Brand en Marcel de Hoop; DNB Henk Hilkes; DON Pieter Altena; DNH Rolf Jan Sielcken



De Dienst Weg- en Waterbouwkunde is de adviesdienst van Rijkswaterstaat voor techniek en milieu voor de weg- en waterbouw.

De dienst adviseert, onderzoekt en draagt kennis over in de constructieve weg- en waterbouw, de natuur- en milieutechniek van fysieke infrastructuur, waterkeringen en watersystemen, en de grondstoffenvoorziening voor de bouw, inclusief de milieu-aspecten.

Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Rijkswaterstaat,
Postadres: Postbus 5044
2600 GA Delft

Bezoekadres: Van der Burghweg 1
2628 CS Delft,

telefoon: (015) 251 85 18
Telefax: (015) 251 85 55
E-mail: dwwwmail@dww.rws.minvenw.nl
Internet: www.minvenw.nl/rws/dww/home/

Het Tracé/m.e.r.-centrum (TMC) verricht onderzoek en geeft advies in relatie tot planstudies en tracé/m.e.r.-projecten.

Voor meer informatie: (015) 251 84 78
www.venwnet.minvenw.nl/rws/dww/tracemer/

DWW/TMC/01052001