

---

# Concept Verslag Workshop

## Grote (tunnel)projecten en luchtkwaliteit

28 juni 2006

NBC Nieuwegein

---

### Programma

09:30 uur	Opening en introductie door dagvoorzitter Constant van den Hoek
09:45 uur	Inleiding en toelichting op probleemstelling door Ton Lohman
10:15 uur	A4 Delft-Schiedam
10:40 uur	A10 Zuidas
11:25 uur	A10 Coentunnel
11:50 uur	A2 Maastricht
12:15 uur	Lunch
13:15 uur	A2 Leidsche Rijn
13:40 uur	Tunnels en luchtkwaliteit door landsadvocaat Liesbeth Schippers
14:05 uur	Inventarisatie behoefte projecten in het kader van luchtkwaliteit
15:15 uur	Discussie
17:00 uur	Sluiting

## Opening en introductie

Dagvoorzitter **Constant van den Hoek** opent de workshop, heet ieder hartelijk welkom en geeft een introductie en toelichting op het doel van deze dag.

Voor deze workshop zijn vijf MIT-projecten geselecteerd die de workshop ondersteunen door een presentatie te geven die relevant is voor het onderwerp. De geselecteerde projecten zijn:

- A4 Midden-Delfland
- A10 Zuidas
- A10 Coentunnel
- A2 Maastricht
- A2 Leidsche Rijn

Geconstateerd is dat bovengenoemde grote projecten allemaal met dezelfde complexe situatie met betrekking tot luchtkwaliteit te maken hebben in de diverse fasen van het project. Daarbij kan gedacht worden aan de fasen Tracé-m.e.r., realisatie en vervlechting. De aspecten die hierin een rol spelen zijn: het juridisch kader, het functioneel specificeren, de vraagspecificatie en het beoordelen van de inschrijvingen. Elk project gaat hierin veelal zijn eigen weg, hetgeen niet vreemd is, omdat het nog tamelijk nieuwe aspecten zijn in relatie tot luchtkwaliteit. Doel van de workshop is te kijken waar deze projecten elkaar kunnen ondersteunen dan wel kunnen versterken.

Vanuit dit oogpunt kunnen de volgende doelstellingen voor de workshop gedefinieerd worden:

- Inventariseren waar de projecten behoefte aan hebben in het kader van luchtkwaliteit;
- Op welke manier kan generieke kennis verzameld en gecommuniceerd worden?

Bovengenoemde projecten zullen vandaag de revue passeren, waarbij de volgende aspecten aan de orde komen:

- Korte inhoudelijke omschrijving van het project;
- De wijze waarop het project gerealiseerd wordt (van eigen ontwerp tot DBFM contract);
- De samenhang met lokale overheden;
- Planning van het project (inclusief fasering).

Met betrekking tot luchtkwaliteit is de vraag in te gaan op de volgende aspecten:

- Hoe wordt het Besluit Luchtkwaliteit in het project uitgelegd?
- Op welke wijze wordt juridische ondersteuning gezocht en hoe is die gegeven?
- Hoe en welke onderzoeken zijn er opgezet en eventueel uitgevoerd en voor welk doel (m.e.r., OTB)?
- Aan welke oplossingsrichtingen betreffende de problematiek in het kader van luchtkwaliteit wordt gedacht?
- Hoe wordt één en ander in functionele voorwaarden vertaald (contractvorming)?
- Hoe wordt, of zal worden getoetst of de aannemer op dit vlak aan de eisen voldoet?

## **Toelichting op probleemstelling**

Het woord wordt gegeven aan **Ton Lohman** portefeuillehouder luchtproblematiek binnen SDG voor een toelichting op de probleemstelling. De presentatie gaat in op de volgende aspecten:

- Wetgeving: BLK 2005, Wet Milieubeheer, Loskoppelspoor
- Organisatie
- Maatregelen
- Doel workshop

### **Besluit Luchtkwaliteit 2005**

De huidige onderzoeken hebben te maken met de vigerende wet BLK 2005. Gericht wordt met name op de projecten die kansrijk zijn en de MIT en ZSM projecten, die, voor zover daar verkeersgegevens over beschikbaar waren, zijn “gestolpt”, wat wil zeggen dat er een globale inschatting is gemaakt van de kans dat zij de luchtkwaliteit niet verslechteren. Dit heeft geresulteerd in een lijst met rode, gele en groene projecten, waarbij de groene projecten als hoogste zijn geprioriteerd. Daaraan parallel worden de complexe / politiek gevoelige projecten aangepakt.

Tot nu toe was er een groot probleem ten aanzien van de capaciteit om deze projecten op lucht door te rekenen, wat de reden is geweest om te werken aan een licentieconstructie, waarbij het TNO-model beschikbaar is gekomen voor bureaus die op dit gebied actief zijn. Op dit moment hebben 14 bureaus een licentie (zie voor nadere informatie de website van de helpdesk lucht). De berekening van meer complexe projecten blijft bij TNO.

Nader wordt vervolgens ingegaan op de problematiek rond de MNP-cijfers. MNP zorgt jaarlijks voor actualisatie van de cijfers over de achtergrondconcentraties en daarnaast voor actualisatie van de emissiefactoren. In maart jl. zijn de geactualiseerde cijfers door MNP gepubliceerd. Uit de disclaimer bleek dat deze niet voor het HWN te gebruiken zijn. In een traject met MNP en TNO is vervolgens gekeken hoe te komen tot bruikbare emissiecijfers voor het HWN, die de goedkeuring zouden hebben van het MNP. Ondanks grote inspanningen van TNO om een onderbouwing te leveren op de nieuwe cijfers die geproduceerd zijn, is gebleken dat het MNP daar nog steeds niet mee kan instemmen. Vanwege het feit dat de luchtonderzoeken zodanig dreigen te stagneren dat daarmee ook de voortgang van het infrastructuurprogramma in het gedrang is, is besloten om de kwestie op te schalen naar DG-niveau.

In de Milieuraad van 27 juni jl. is gesproken over de grenswaarden die in de toekomst aangehouden zullen worden voor de diverse maatgevende stoffen, te weten:

- PM<sub>2,5</sub>: 25 µ/m<sup>3</sup> in 2015
- PM<sub>10</sub>: 33 µ/m<sup>3</sup> in 2010
- NO<sub>2</sub>: 40 µ/m<sup>3</sup> in 2015

Het Europees parlement gaat hier in september a.s. over stemmen wat zou kunnen betekenen dat er aanpassingen plaatsvinden. Bovenstaande is momenteel de richting die is ingezet en waar een meerderheid in de Milieuraad mee akkoord kon gaan.

### **Wet Milieubeheer**

Eén van de aspecten is onder andere dat er wordt gekeken of projecten "*In Betekenende Mate*" of "*In Niet Betekenende Mate*" de luchtkwaliteit verslechteren (3% regel). In onder andere Duitsland wordt de 3% regel al toegepast. De 3% regel kan voor die projecten die net op het randje zitten de doorslag geven om goedgekeurd te worden op het aspect luchtkwaliteit. Het is een belangrijk punt dat ook is opgenomen in de Wet Milieubeheer.

Met het BLK kan er per project bekeken worden of er wordt voldaan aan de luchtkwaliteit. Insteek van de nieuwe wet is om dat per gebied te doen waarbij er per gebied wordt gekeken of er een pakket van projecten inclusief maatregelen zowel van rijkswegen als van decentrale overheden, samengesteld kan worden, zodanig dat er binnen de peiljaren die gesteld zijn, wordt voldaan aan de luchtnormen. Op dit moment zijn er zeven gebieden onderscheiden.

In de benadering om te kijken of het NSL voldoet, wordt uitgegaan van de Grid-benadering, waarbij een gebied wordt ingedeeld in Grids van 1x1 km en waarbij er per Grid door middel van saldering wordt bekeken of onder de luchtnorm wordt gebleven. Vervolgens wordt binnen elk Grid gekeken wat de hoogste waarde is en of deze ook onder de luchtnorm zit (saneren). Uit de case die is uitgewerkt voor de Zuidvleugel is naar voren gekomen dat het salderen over het algemeen redelijk lukt, maar dat de problemen met name bij het saneren zullen ontstaan.

Bij het saneren zal helder worden welke hotspots / welke overschrijdingen er in de Grids binnen de verschillende gebieden zijn. Tezamen met andere partijen zal gekeken moeten worden hoe dit met maatregelen binnen de grenswaarden te krijgen is. Dit traject loopt momenteel langs twee sporen:

- Een spoor waarbij provincies tezamen met gemeenten kijken naar de projecten, de overschrijdingen ten gevolge van die projecten en de maatregelen om die overschrijdingen binnen de grenswaarden te houden.
- Een centrale actie vanuit het rijk waarbij voor het HWN op netwerkniveau voor de verschillende peiljaren alles met het landelijk model wordt doorgerekend. Die gegevens worden gebruikt om de emissies door te rekenen.

De gegevens uit beide sporen tezamen vormen de basis om via de salderingsmethodiek te berekenen wat de hotspots zijn, de maatregelen die deze hotspots moeten opheffen, alsook hoe te komen tot een pakket dat volledig voldoet. Bedoeling is dat de pakketten voor de verschillende gebieden in september a.s. gereed zijn alsook dat daar definitieve besluitvorming over plaatsvindt.

Om zicht te hebben op wat de sterke en zwakke punten zijn in het nieuwe wetsvoorstel van de wet Milieubeheer, is aan de Raad van State gevraagd om een voorlichting te geven. De Raad van State heeft kritisch naar de wet gekeken en kritische opmerkingen gemaakt, enerzijds ten aanzien van de 3% en de gebieden (dicht bevolkte gebieden en dun bevolkte gebieden bij voorkeur niet in één gebied opnemen). Anderzijds is gevraagd ervoor te waken dat er niet selectief wordt geshopt (zorg dat ook PM<sub>2,5</sub> op papier meer in de wet wordt meegenomen).

De wet wordt na het zomerreces 2006 behandeld. Vanuit V&W wordt erop aangedrongen om deze wet zo snel mogelijk na het zomerreces te behandelen en af te handelen in de huidige kabinetsperiode.

### **Loskoppelspoor**

Het loskoppelspoor is een terugvaloptie in geval de Milieuwet zoals die nu wordt ingestoken niet toereikend is. Bedoeling is om vanuit V&W tezamen met VROM te kijken of er tijd kan worden gekocht door het aanlegbesluit van het ingebruikstellingbesluit los te koppelen. In de tijd van realisatie van een project kan er veel gebeuren (lagere achtergrondconcentraties, nieuwe technieken etc.). Met het loskoppelspoor zou men zich bij het aanlegbesluit niet hoeven vastleggen op hele dure maatregelen die in een later stadium niet echt meer nodig blijken te zijn.

### **Organisatie V&W op het gebied van luchtkwaliteit**

- Taskforce (voorzitter = plv DG van DGP)
- Projectgroep (voorbereiding taskforce)
- Kernteam (dagelijkse gang van zaken)

### **Organisatie RWS en contactpersonen luchtonderzoek**

- SDG / Fileplan ZSM
- Regionale Diensten (*voor de contactpersonen binnen RWS voor het luchtonderzoek wordt verwezen naar bijgevoegde sheets*).
- DWW / AVV / BD / Helpdesk Lucht
- Commissie Lucht / Werkgroep Lucht
- IPL

### **Luchtmaatregelen**

Tijdens deze workshop zal sterk worden ingezoomd op de grote projecten alsook de daarbij te treffen maatregelen, met name daar waar het gaat om de projectspecifieke maatregelen. Bij het ontwikkelen van die maatregelen is het belangrijk te beseffen dat deze soms tijdelijk zijn, gezien het feit dat de achtergrondconcentraties steeds verder terug zullen lopen. In dat kader zal ook rekening gehouden moeten worden met de kosteneffectiviteit in relatie tot de 10% die DGP heeft aangegeven en als extra budget boven op het projectbudget kan worden gezet om maatregelen te treffen.

### **Doel van de workshop**

Op diverse fronten wordt zeer voortvarend aan de projecten gewerkt. Gesteld kan worden dat het een vrij nieuw gebied is dat nog vele ongewisheden kent. Belangrijk is dan ook dat ervaringen worden uitgewisseld en er van elkaar wordt geleerd. De helpdesk lucht kan hier een belangrijke rol in spelen. Doel van deze workshop is om aan de hand van de projecten te kijken wat de behoeften vanuit de RD'en zijn, alsook op welke wijze er generieke kennis verzameld en op een goede manier gedeeld kan worden.

### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Op de vraag wanneer de nieuwe Richtlijn in werking treedt wordt aangegeven dat dit naar verwachting begin 2007 zal zijn. Voor zover bekend geldt er geen overgangstermijn. De besluiten die reeds genomen zijn kunnen gewoon doorgaan.

Geïnformeerd wordt naar het eventuele risico van het loskoppelspoor c.q. het loskoppelen van het aanlegbesluit en het ingebruikstellingbesluit, in de zin dat er een project wordt gemaakt en er vervolgens wordt gewacht op de ingebruikname?

Ton geeft aan dat dit risico aanwezig is. Er zal een politieke afweging gemaakt moeten worden ten aanzien van het op safe spelen en projecten uitstellen, of hele dure maatregelen treffen.

Gevraagd wordt of het kansrijk / reëel is te achten, dat er voor het HWN, met name in de stedelijke agglomeraties, er tientallen meters van de weg aan de grenswaarden voldaan zal moeten worden na het treffen van maatregelen?

Ton verwijst naar de Zuidvleugelcase waar is geconstateerd dat er over het algemeen aan de grenswaarden kan worden voldaan. In de stedelijke agglomeraties / de ringwegen wordt dat lastiger. Daar zal met maatregelen vanuit het rijk en vanuit de decentrale overheden moeten worden gezien hoe daar inhoud aan te geven. Verwachting is dat het zwaar wordt. Daar waar dat het geval is zal bekeken moeten worden of het loskoppelspoor gehanteerd kan worden.

Teruggekomen wordt op het punt dat MNP niet met de "eigen" cijfers akkoord kon gaan. Ton licht toe dat met "MNP-cijfers" wordt bedoeld dat het MNP de cijfers uitbrengt en accordeert. Feitelijk distantieert het MNP zich nu van de cijfers voor het HWN. TNO die het MNP hierbij ondersteunt heeft de cijfers berekend en onderbouwd. Het MNP is het eens met de methodiek maar vindt de onderbouwing te licht, waarmee zij nog niet aangeven dat het geaccordeerde cijfers zijn van het MNP. Het kan een risico zijn voor V&W om toch op basis van deze cijfers door te gaan en uiteindelijk bij de Raad van State terecht te komen. Er wordt een uiterste inspanning geleverd om de cijfers geaccordeerd te krijgen.

Ton Lohman wordt bedankt voor zijn presentatie en toelichting.

## **A4 Delft-Schiedam**

Het woord wordt gegeven aan **Pieter Jongejans**, sinds kort projectleider voor de m.e.r. procedure voor de A4 Delft-Schiedam. Pieter gaat in zijn presentatie in op de volgende aspecten:

- Doel en historie
- Stand van zaken per juni 2006
- Luchtkwaliteit
- Resultaat onderzoeken
- Oplossingsrichtingen

Voor de details verwijzen wij u naar de uitgebreide sheets van deze presentatie die als bijlage bij dit rapport zijn toegevoegd. De highlights en vragen naar aanleiding van de presentatie zijn hieronder weergegeven.

Ter illustratie worden twee tekeningen getoond van het tracé. Op de ene tekening is in beeld gebracht de concentratiepiek ten zuiden van de tunnel bij de tunnelopening (52 $\mu$ ). De andere tekening toont het effect van 10 meter hoge schermen langs de weg op de uitstroom uit de tunnel (36 $\mu$ ). Plaatjes van de andere maatregelen zijn te verkrijgen bij Pieter Jongejans.

Pieter geeft aan dat al deze waarden door TNO worden ingevoerd in het TNO model zodat TNO ook de effecten van de maatregelen kan uitrekenen. In de OTB-fase zullen de maatregelen verder uitgewerkt moeten worden en zal tevens gezocht moeten worden naar een oplossing voor het probleem dat de A4 op aansluitende wegen veroorzaakt. Verwachting is dat hiervoor aansluiting gezocht zal moeten worden bij het NSL.

### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Ton heeft begrepen dat de luchteffecten die veroorzaakt worden door de verkeersaantrekkende werking niet binnen het project opgelost kunnen worden en informeert hoe daarmee wordt omgegaan?

Pieter verwacht dat hiervoor aansluiting gezocht zal moeten worden bij het NSL, de gebiedsgerichte aanpak. De A4 trekt veel extra verkeer aan.

Opgemerkt wordt dat het neerzetten van hoge gebouwen in de buurt van een tunnelmond op twee manieren gedaan kan worden: een gebouw neerzetten en hopen dat de luchtwervelingen zodanig worden dat het in de omgeving van het gebouw schoon wordt óf het gebouw beschouwen als een soort scherm en de te hoge concentratie tussen de weg en gebouw beschouwen als een gedeelte van de weg. Welke van deze varianten is aan de orde?

Pieter geeft aan dat de aanbeveling voor plaatsing van de hoge gebouwen door Peutz is meegegeven en niet verder door RWS is uitgewerkt. Bedoeling is dat het gebouw fungeert als een soort scherm. Hans Huijben betwijfelt of met de wervelingen die naast dergelijke hoge gebouwen ontstaan, daadwerkelijk iets wordt opgelost. Daarnaast dient gekeken te worden naar de leefbaarheid en externe veiligheid.

Teruggekomen wordt op het punt in de presentatie dat er nog geen gebruik wordt gemaakt van juridische ondersteuning. Gevraagd wordt op welke manier dat geregeld wordt?

Pieter geeft aan dat op het moment dat de OTB-fase wordt opgestart, er met HDJZ gesproken zal gaan worden.

Gevraagd wordt of er op het moment dat het project onder het NSL wordt gebracht, er nog aparte maatregelen nodig zijn bij de tunnelmond, of dat toch getracht dient te worden om de pieken te bedwingen?

Pieter stelt dat er in ieder geval gekeken zal moeten worden of er maatregelen te nemen zijn die de situatie onder het Kethelplein verbeteren. Zondermeer zal getracht moeten worden of de pieken met maatregelen te bedwingen zijn. In NSL kader kan gekeken worden of dat met andere partners die de luchtkwaliteit beïnvloeden bewerkstelligd kan worden, aldus Ton Lohman.

Pieter Jongejans wordt bedankt voor zijn presentatie en toelichting.

## **A10 Zuidas**

Het woord wordt gegeven aan **Peter Korbee**, projectmanager Tracé-m.e.r. van het project A10 Zuidas Amsterdam, wat onderdeel uitmaakt van de ring A10 Zuid. Peter gaat in zijn presentatie in op de volgende aspecten:

- Dokmodel
- Proces
- Globale planning

Voor de details verwijzen wij u naar de sheets van deze presentatie die als bijlage bij dit rapport zijn bijgevoegd. De highlights en vragen naar aanleiding van de presentatie zijn hieronder weergegeven.

Het project verkeert momenteel in de planstudiefase waarin de afweging gemaakt wordt tussen de dijkvariant en de dokvariant. Ambitie van de gemeente Amsterdam en inmiddels ook van het Kabinet is om het gehele pakket aan infrastructuur onder de grond te brengen en daar een stad bovenop te bouwen (Dokmodel).

Qua weg gaat het om 2x3 rijstroken in de vorm van een stapelweg, met daarnaast openbaar vervoer, rail, metro, tram, bus en een parkeergarage. Het is de eerste tunnel in deze vorm in Nederland.

De complexiteit is met name gelegen in het feit dat er een stad inclusief onderliggend wegennet boven op een aantal tunnels wordt gebouwd, wat veel interactie vraagt met de omgeving. Het bestemmingsplan van de gemeente Amsterdam en de m.e.r. ten behoeve van het bestemmingsplan lopen parallel aan elkaar. Qua procedures wordt getracht zoveel mogelijk gelijk te schakelen.



Er wordt nog gediscussieerd over de verkeerscijfers, terwijl de luchtonderzoeken al klaar zijn. Daarnaast lopen er bestemmingsplannen voor de bouw van gebouwen langs het tracé die in het kader van de luchtkwaliteit door de Raad van State zijn tegengehouden, wat het extra complex maakt.

Er is een Dokonderneming in oprichting die de aanbesteding van het gehele tunnelcomplex en de stedenbouw regelt en ondernemers en ingenieursbureaus binnenhaalt. Het rijk draagt financieel bij aan de onderneming die het vervolgens op de markt zet.

Peter geeft vervolgens een toelichting op het proces en de globale planning (zie bijgevoegde sheets).

Het woord wordt vervolgens gegeven aan **Bert Groenen**, milieupert binnen het project A10 Zuidas. Bert gaat in zijn presentatie in op de stand van zaken met betrekking tot het luchtonderzoek zoals RWS dat heeft laten uitvoeren:

- Plattegrond studiegebied
- Interpretatie BLK 2005
- Juridische ondersteuning: beperkt
- Hoe en welke onderzoeken
- Oplossingen en functionele voorwaarden
- Voorstel voor saldering Zuidas

Voor de details verwijzen wij u naar de uitgebreide sheets van deze presentatie die als bijlage bij dit rapport zijn bijgevoegd. De highlights en vragen naar aanleiding van de presentatie zijn hieronder weergegeven.

Het studiegebied reikt tot 1 km aan weerszijden en aan de uiteinden van het tracé. Het totale tracé heeft een lengte van 6 tot 7 km, met een tunnel van 1300 meter, waarbij de oostelijke tunnelmond is gelegen bij voorgenomen bebouwing (Vivaldicomplex).

#### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Geïnformeerd wordt naar de reden dat er is gekozen voor KEMA en niet voor TNO?

Bert licht toe dat het voor TNO niet mogelijk was om in het tijdschema van het project te leveren. TNO heeft uiteindelijk zelfs afgezien van offereer waardoor er maar één aanbieder was. Inmiddels is een tweede volledig concept geleverd door KEMA waaruit naar voren is gekomen dat de ultieme variant voldoet aan de normering (jaargemiddelde NO<sub>2</sub>). Tijdens het verfijningsproces zou nog naar voren kunnen komen dat bepaalde aannames wellicht moeten worden herzien. Deze herziening zal waarschijnlijk niet door KEMA worden gedaan.

Uit de eerste uitkomsten met het KEMA-model (zonder maatregelen) blijkt dat autonoom + dijk voldoen. Bert geeft aan dat hiermee wordt bedoeld: de autonome ontwikkeling (zonder dijk of

dok) geeft geen overschrijdingen in 2020. De dokvarianten voldoen niet vanwege de tunnelmonden.

Is er gekeken naar het effect op de extra energie die nodig is om de maatregelen (langsventilatie en ventilatieschachten) mogelijk te maken?

Bert geeft aan dat daar nog niet naar is gekeken. Technisch zou het mogelijk moeten zijn. Het hangt ook samen met de keuze van de locatie van de schoorsteen, bij voorkeur niet te dicht bij de tunnelmond.

Is er berekend wat de uitstroom uit de schoorsteen bijdraagt aan de achtergrond?

Bert geeft aan dat vanwege het feit dat de concentratie op leefniveau wordt berekend op 1,5 m boven maaiveld, de uitstroom uit de schoorsteen geen bijdrage meer levert

Teruggekomen wordt op de presentatie van de A4 Delft-Schiedam waarin naar voren kwam dat buiten het studiegebied de toename dusdanig groot was, dat het project dat probleem niet kon oplossen. Gevraagd wordt of dat bij dit project ook aan de orde is?

Volgens Bert zijn er geen noemenswaardige toenames of afnamen van verkeersintensiteiten elders. De aanzuigende werking is niet in het onderzoek betrokken. Het is wel een punt waarnaar nog gekeken moet worden. Er is veel uitwisseling met de A9 en minder met de Coentunnel.

In andere projecten komt naar voren dat het aantal dagen dat de fijn stof norm wordt overschreden meestal het criterium is, terwijl in dit project NO<sub>2</sub> het criterium blijkt te zijn?

Aangegeven wordt dat dit heeft te maken met het STACK-model.

Hans Huijben geeft aan dat hij zich niet kan voorstellen dat er met genoemde verkeersintensiteit in de bestaande situatie wordt voldaan aan het BLK? Hoe betrouwbaar is de uitkomst?

Aangegeven wordt dat een rol speelt dat de noordbaan en de zuidbaan ver uit elkaar liggen.

Op de vraag welke achtergrondgegevens er worden gebruikt, wordt geantwoord GCN.

Peter Korbee en Bert Groenen worden bedankt voor hun presentatie en toelichting.

## **A10 Coentunnel**

Het woord wordt gegeven aan **Bert van Rangelrooij**, projectleider binnen het project A10 Coentunnel. Bert gaat in zijn presentatie in op de volgende aspecten:

- Omschrijving van het project Tweede Coentunnel Capaciteitsuitbreiding (TCC)
- Kaartje plangebied TCC en plangebied Westrandweg
- Contourenkaart jaargemiddelden NO<sub>2</sub> (TNO 2004) waarop het probleemgebied voor wat betreft de luchtkwaliteit in beeld is gebracht.
- Projectrealisering TCC
- Bestuursvorm TCC
- Planning van het project / voorlopige TCC mijlpalen
- TCC en BLK
- Juridische ondersteuning
- Oplossingsrichtingen
- Contractvorming / functionele voorwaarden
- Beoordeling eisen en beoordeling wensen
- Tenslotte: meest opmerkelijke resultaat, risico's en onduidelijkheid

Voor de details verwijzen wij u naar de uitgebreide sheets van deze presentatie die als bijlage bij dit rapport zijn bijgevoegd. De highlights en vragen naar aanleiding van de presentatie zijn hieronder weergegeven.

### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Gevraagd wordt of het NSL betekent dat maatregelen alsnog niet toegepast worden?

Volgens Bert is er tot nu toe voornamelijk in het NSL (voor wat betreft de hotspots) gesproken over salderen alsook hoe dat met tabellen en emissies in beeld te brengen. De laatste weken is het accent deels meer op het saneren komen te liggen. Daarnaast is er op gewezen dat de Raad van State op een gegeven moment zal zeggen dat er een moment komt dat er aan de richtlijnen moet worden voldaan en de grenswaarden gehaald moeten zijn. Sanering is nodig om dat te kunnen halen. Inschatting van Bert is dat dat op bepaalde plekken (hotspots) onhaalbaar is. In het project TCC zijn er, op enige tientallen meters van de weg af gezien, waarden die 10µ tot 20µ afwijken boven de grenswaarde van 40µ.

Ton Lohman merkt aanvullend op dat het saneren lastig zal worden, enerzijds omdat de Raad van State heeft gezegd dat saneren zodanig dient te gebeuren dat er tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan. Anderzijds is met name uit de case die is doorgerekend voor de Zuidvleugel gebleken, dat er redelijk met salderen wordt uitgekomen, maar dat in de toekomst met name de pijn komt te liggen bij het saneren.

De toepassing van het windtunnelmodel leidt tot verbetering / verlaging van de concentraties bij de tunnelmond. Gevraagd wordt op welke manier dat te combineren valt met eerdere onderzoeken waarbij een wegmodel wordt gehanteerd?

Bert geeft aan, dat uitgaande van een dwarsprofiel in het gebied waar het windtunnelonderzoek op is uitgevoerd, te zien is dat de concentraties op die afstanden, ten opzichte van de afstand van de weg, substantieel lager zijn, dan wanneer het dwarsprofiel uitgerekend zou worden met behulp van het verspreidingsmodel. Vraag is hoe hiermee om te gaan in het luchtkwaliteitsrapport c.q. hoe te verkopen dat het verspreidingsmodel slechtere resultaten laat zien dan de windtunnel.

In dat kader wordt genoemd de A4 Leiderdorp waar de outputcijfers van de windtunnel, input zijn geworden voor het verspreidingsmodel, waardoor het één plaatje is geworden en het vloeiend in elkaar overloopt. In het project TCC is sprake van een gemiste kans op dit gebied, omdat er in het windtunnelonderzoek te weinig receptorpunten zijn vastgesteld, als gevolg waarvan er geen goede Grid-berekening meer mogelijk was.

Advies is om er vooraf met het PVE voor het luchtonderzoek voor te zorgen, dat de resultaten van het model toepasbaar zijn als input in het verspreidingsonderzoek, ten einde één plaatje te krijgen.

In het verlengde hiervan worden genoemd de resultaten van het onderzoek van TNO met betrekking tot de Sytwendetunnel, waar is gemeten aan de tunnelmonden op punten die in de windtunnel van Peutz destijds waren gemodelleerd. Daar is uitgekomen dat de praktijkmetingen goed passen op de windtunnel. Het enige verschil zijn de achtergrondconcentraties.

Gevraagd wordt of er redenen voor de projectleider aan te wijzen zijn om hem ervan te weerhouden om vanaf heden windtunnelonderzoeken als basis te hanteren voor luchtmetingen en luchteffectbepalingen?

Liesbeth Schippers geeft aan dat het veel te kostbaar zal worden om de gehele weg in een maquette te zetten. Overigens is windtunnelonderzoek volgens TNO wel de beste manier, behalve voor stedenbouwkundige en civieltechnische zeer complexe situaties.

Bert van Rangelrooij wordt bedankt voor zijn presentatie en toelichting.

## **A2 Maastricht**

Het woord wordt gegeven aan **Jeroen Maas**, werkzaam bij de directie Limburg van RWS en uitgeleend als projectleider Tracéwet procedure aan projectbureau A2 Maastricht, een samenwerkingsverband van de gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, provincie Limburg en Verkeer & Waterstaat. Jeroen gaat in zijn presentatie in op de volgende aspecten:

- Situatie project A2 Maastricht: doorstroming & bereikbaarheid verbeteren, overlast omgeving beperken & stedelijke vernieuwing
- Wat is anders dan anders? inschakeling markt & planning
- Samenhang met lokale overheden
- Hoe wordt het BLK uitgelegd?
- Juridische ondersteuning
- Onderzoeken

- Oplossingsrichtingen
- Hoe vertaald in functionele voorwaarden

Voor de details verwijzen wij u naar de uitgebreide sheets van deze presentatie die als bijlage bij dit rapport zijn bijgevoegd. De highlights en vragen naar aanleiding van de presentatie zijn hieronder weergegeven. Voor nadere informatie over dit project wordt verwezen naar de site: [www.A2maastricht.nl](http://www.A2maastricht.nl)

### **Situatie A2**

Aan de hand van luchtfoto's wordt ingegaan op de situatie A2 Maastricht met enerzijds een bereikbaarheidsprobleem voor de gemeente Maastricht; anderzijds een doorstromingsprobleem op de A2 en de oversteken voor langzaam verkeer. Daarnaast is er een leefbaarheidsprobleem veroorzaakt door de bebouwing langs de A2 en worden zowel op het gebied van lucht als op het gebied van geluid de normen in de huidige situatie overschreden.

De oplossing die omarmd wordt is een tunnel van 2x4 rijstroken (rijksonderdeel in het project) met daarnaast een upgrading van de lokale viaductweg die eveneens onderdeel uitmaakt van het integrale project.

### **Wat is anders dan anders?**

Vier consortia worden gevraagd om in concurrentie een integraal plan te ontwikkelen bestaande uit rijksinfra, lokale infra en gebiedsontwikkeling. De vier plannen worden integraal ontwikkeld en doorlopen de planprocedures.

Op 29 juni 2006 wordt in Den Haag de samenwerkingsovereenkomst ondertekend door minister Peijs en een aantal regionale partners. Symbolisch is dit het startsein voor de aanbestedingsprocedure

Vanaf november 2006 gaan de consortia aan de slag met het ontwerpen via een "competitive dialog". De consortia krijgen twee jaar de tijd om een plan te ontwerpen, waarna de vier plannen de consultatie ingaan. Uiteindelijk wordt er één plan / één consortium gekozen, die de opdracht krijgt om het plan uit te werken (in een formeel OTB / m.e.r. met inspraak en TB) én te bouwen.

### **Hoe de markt inschakelen?**

Er worden drie elementen aan de consortia meegegeven: een PVE met criteria, een plangebied en een taakstellend budget. De consortia worden gevraagd om binnen die kaders het beste plan te maken en te presenteren. Het projectbureau heeft hiervan reeds een inschatting gemaakt ten einde de plannen van de consortia hieraan te kunnen spiegelen.

### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Op de vraag wie er aanbesteedt, wordt door Jeroen toegelicht dat er twee aanbestedende diensten zijn te weten: de gemeente Maastricht en RWS.

Gevraagd wordt op welke manier er straks wordt gecontroleerd, dat de consortia een uitvoering nastreven die daadwerkelijk voldoet aan het BLK?

Jeroen licht toe dat in eerste instantie het integrale plan zal worden doorgerekend door TNO wat een eerste toets is of het daadwerkelijk voldoet. Als daar maatregelen in voorzien zijn die tot een reductie van de concentraties leiden, zal dat tijdens de bouw en tijdens het werk gecontroleerd moeten worden.

Over welke soorten van effecten gaat het in de verificatiemethodiek / effectenmachine?

Jeroen geeft aan dat aan alle vier de consortia dezelfde effectenmachine wordt meegegeven waarmee enerzijds alle effecten voor lucht te berekenen zijn, maar ook de effecten voor verkeer, geluid, natuur etc.

Op de vraag wat de rol van de inspraak is in het geheel wordt door Jeroen toegelicht dat er vier integrale plannen aan de bevolking worden voorgelegd. Uit die vier plannen moet uiteindelijk één tunnelvariant gekozen worden. Aangenomen wordt dat de bevoegde gezagen rekening zullen houden met de consultatiereacties.

Nader wordt vervolgens ingegaan op het verschil om al dan niet met een referentiepakket voor luchtkwaliteit te werken in een project. Bert van Rangelrooij wijst op de discussie die hierover bij de Coentunnel heeft gespeeld, de strenge regels die gelden om te kunnen selecteren in een gunningproces en het feit dat men zich vanwege de financiële consequenties geen fouten kan permitteren. Geconstateerd is dat het hele vraagstuk van luchtkwaliteit behoorlijk in beweging is. Op het moment dat het geheel wordt overgelaten aan de markt, wordt ook het risico dat daaraan verbonden is aan de markt overgedragen. TCC heeft er om die reden voor gekozen om het risico bij zichzelf te houden en heeft een referentiepakket ontwikkeld (toetspunt voor de markt).

Op de vraag of er vier verschillende luchtonderzoeken voor tunnels worden gemaakt, wordt door Jeroen bevestigend geantwoord.

Gevraagd wordt op welke manier het aspect lucht in de gunningscriteria zit?

Jeroen licht toe, dat een lastig element in dit proces is, dat zowel de aanbestedingsprocedure als de Tracé/m.e.r.-procedure, als de bestemmingsplanprocedure parallel aan elkaar lopen. Rond de gunning zal één plan worden gekozen. Verwachting is dat de consortia plannen zullen maken binnen het gestelde taakstellend budget c.q. de plannen qua prijs niet veel van elkaar zullen afwijken. Verwachting is dat het verschil met name zit in de kwaliteit van de plannen.

Er is een set met ongeveer 7 gunningscriteria. Lucht valt onder het aspect leefbaarheid en zal ook een gunningscriterium zijn. Belangrijk is in het PVE te regelen dat er een minimumniveau wordt geboden om het luchtprobleem op te lossen. Alles daarboven zou als een soort gunningscriterium kunnen fungeren. De invulling van de maatlat dient nog te worden gemaakt.

Op welke wijze wordt het luchtonderzoek dat het totale plangebied beslaat in alle ruimtelijke plannen tot uitdrukking gebracht?

Jeroen licht toe dat er één integraal plan is waarvoor de effecten zijn bepaald. Getracht wordt lucht zoveel mogelijk in één integraal plan te brengen met één onderzoek.

Gevraagd wordt of is overwogen om de doelstellingen die in het project worden onderscheiden (verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, doorstroming en bereikbaarheid) in tijd te scheiden?

Jeroen geeft aan dat ook dit project al decennia loopt. Alle initiatieven van RWS om zelf een tunnel aan te leggen zijn helaas mislukt. Pas in 2003 is er door partijen gekeken naar de win-win kansen wat nu, gezien de stappen die nu worden gemaakt, wel tot een succes lijkt te leiden.

Jeroen Maas wordt bedankt voor zijn presentatie en toelichting.

## **A2 Leidsche Rijn**

Het woord wordt gegeven aan **Frank Waarsenburg**, vanuit de directie Utrecht van RWS werkzaam aan de planologische inpassing van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Frank gaat in zijn presentatie in op de volgende aspecten:

- Inleiding
- Plattegrond plangebied en rapportagegebied
- Lucht in de A2 Leidsche Rijn
- Juridische ondersteuning
- Functionele voorwaarden
- Leerpunten

Frank geeft een toelichting op het plangebied en het rapportagegebied, de aansluiting die gereconstrueerd wordt, de geplande tunnel van 1650 meter en de geplande nieuwe stadsweg, evenwijdig en deels boven op de snelweg: het gevolg van het besluit van de minister eind 1994 voor verbreding van de A2 Amsterdam – Utrecht, de taak van de gemeente Utrecht om 30.000 woningen weg te zetten alsook de wens voor een compacte / geïntegreerde stad.

Ten behoeve van zowel het uitwerkingsplan als het bestemmingsplan zijn luchtonderzoeken uitgevoerd. Beide plannen zijn eind 2004 ter visie gelegd waarbij er ten aanzien van het bestemmingsplan bezwaren op het gebied van luchtkwaliteit zijn ontvangen. TNO heeft vervolgens een onderzoek voor beide plannen uitgevoerd, wat bij het bestemmingsplan resulteerde in een verslechtering van de luchtkwaliteit en bij het uitwerkingsplan tot een verbetering. De oplossing lijkt te zijn gevonden in het salderen van het bestemmingsplan met het uitwerkingsplan. Zoals het er nu uitziet, lijkt het binnen de normen van het BLK te blijven.

Voorts wordt een toelichting gegeven op een aantal afbeeldingen uit het luchtonderzoek voor NO<sub>2</sub> in het bestemmingsplan (autonome en nieuwe situatie). Te zien is dat de oppervlakte, waar de overschrijdingen plaatsvinden, in het bestemmingsplan vele malen groter is dan de autonome situatie. Het verkeer dat van noord naar zuid rijdt bevindt zich buiten het bestemmingsplan maar

veroorzaakt uitstoot in het bestemmingsplan, wat de overschrijding ter plaatse van de tunnelmond verklaart.

Benadrukt wordt dat de plaatjes de situatie weergeven zonder extra maatregelen. De huidige snelheid op de A2 is 100 km/u. In de nieuwe situatie zal de snelheid op de hoofdbaan 100 km/u zijn en op de parallelbaan 80 km/u. Daarnaast komen er vanwege de geplande woningbouw geluidsschermen.

### **Vragen naar aanleiding van de presentatie**

Gevraagd wordt op welke wijze de saldering van het bestemmingsplan met het uitwerkingsplan is uitgevoerd?

Frank licht toe dat op het moment dat er geconcludeerd moest worden dat de luchtberekeningen van het bestemmingsplan niet goed bleken te zijn, TNO opdracht is gegeven om onderzoek te doen voor het gehele plangebied, het bestemmingsplan en het uitwerkingsplan, waarbij de verschillen in oppervlakten inzichtelijk zijn gemaakt. Het uitwerkingsplan is inmiddels onherroepelijk en bij de Raad van State geweest. Momenteel wordt er gewerkt aan de bouw van de tunnel.

### **Tunnels en Luchtkwaliteit door landsadvocaat**

Het woord wordt gegeven aan landsadvocaat **Liesbeth Schippers** die in samenwerking met Marcel de hoop van HDJZ de juridische advisering verzorgt richting de projecten.

Vooraf wordt aangegeven dat ieder die op dit moment een groot project heeft voor een keuze staat: onder het BLK of wachten op de nieuwe wet? Dit is niet zondermeer een keuze: op het moment dat het ontwerpbesluit in procedure is, is het BLK van toepassing en zou een nieuw OTB genomen moeten worden op het moment dat de wet er is om die wet alsnog van toepassing te krijgen. Verwachting is dat de Afdeling van de Raad van State zeer strikt zal zijn in het regime in wat er van toepassing is op het BLK. Zoals het overgangsrecht er nu uit ziet, is de nieuwe wet slechts van toepassing op die gevallen waar het ontwerpbesluit wordt genomen na de inwerkingtreding van de nieuwe wet.

Liesbeth gaat in haar presentatie in op de volgende aspecten:

- Twee wegen voor besluitvorming luchtkwaliteit
- Vigerende regelgeving
- De toekomst
- Nieuwe richtlijn Luchtkwaliteit in voorbereiding
- Wetsvoorstel luchtkwaliteit
- Aanpak volgens wetsvoorstel
- Wat is "In Betekenende Mate"
- Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL
- Voorlichting 1 juni 2006 Raad van State over NSL
- Aanpak volgens BLK 2005: mogelijke situaties



- Wanneer is er sprake van verslechtering?
- Salderen binnen project (artikel 7, lid3 aanhef, onder a)
- Salderen buiten het project (artikel 7, lid 3 aanhef, sub b)
- Waar moet je toetsen
- Het onderzoek
- Oplossingen bij negatief saldo

Voor de verdere details van deze presentatie verwijzen wij u naar de uitgebreide hand-out en een artikel van de hand van Liesbeth met de handvatten voor luchtonderzoek, welke als bijlage bij dit rapport zijn bijgevoegd. In juli a.s. verschijnt een nieuw artikel in “De Gemeentestem” eveneens van de hand van Liesbeth en compagnon Hans Wesseling. In dit artikel worden de recente ontwikkelingen en jurisprudentie meegenomen. Dit artikel zal de deelnemers te zijner tijd worden toegezonden.

Liesbeth zegt toe dat zij tezamen met Marcel de Hoop een stukje zal schrijven over het punt dat tijdens de presentatie naar voren is gekomen over: “hoe concentraties op gebiedsniveau laten zien”.

Liesbeth Schippers wordt bedankt voor haar presentatie en toelichting.

## **Inventarisatie behoefte projecten in het kader van luchtkwaliteit**

De deelnemers gaan in drie groepjes uiteen met de volgende opdracht:

*Kom per groep tot maximaal drie hoofdbehoeften / thema's / problemen die spelen op het gebied van grote (tunnel)projecten en luchtkwaliteit, die het waard zijn om met elkaar te delen, in volgorde van prioriteit + motivatie.*

De groepjes wordt hiervoor 15 minuten de gelegenheid gegeven.

Daarna worden de thema's geïnventariseerd en per thema ter discussie gebracht.

### **Discussie:**

- **Op welke manier kan generieke kennis worden verzameld en gecommuniceerd?**
- **Wat is een haalbaar actieplan en wie gaan het uitvoeren?**

### **Thema 1**

- Wat:**
- Methodiek interne projectsaldering (kwantitatief)
  - Een duidelijk meet- en rekenvoorschrift + duidelijke manier van salderen.
  - Rekenregels (weg, referentiepunt, referentiejaar, wat is het eerste representatieve meetpunt)
  - Instructie: hoe doe je het, welk gebied bekijken, welke soort analyse toepassen?

- Noties:**
- Gewezen wordt op de luchtinstructie die voor iedereen toegankelijk is en beschikbaar is op de intranetsite van de helpdesk lucht.
  - Gesteld kan worden dat de luchtinstructie een aantal zaken mist nl. de verschillenanalyse en “wat is de weg”. Ook op het gebied van salderen biedt de luchtinstructie onvoldoende handvatten.
  - Anderzijds is de luchtinstructie gegaan naar alle luchtdeskundigen binnen de RD'en met de vraag te reflecteren en aan te vullen. De thema's die nu naar voren komen zijn niet in een eerder stadium bij de beheerder van de luchtinstructie (i.c. de helpdesk lucht) aangekaart. Vraag is hoe dat te doorbreken c.q. hoe procesmatig met elkaar te komen tot een goede luchtinstructie.
  - Over een heleboel punten is wel duidelijkheid; slechts over een aantal punten wordt telkens met elkaar gestruikelend. Daarnaast speelt dat er uit eigen belang vaak wordt getracht af te wijken van dat wat de instructie beschrijft.
  - Herbevestigd zou moeten worden dat men het doet op de manier zoals de luchtinstructie beschrijft. Neem de luchtinstructie als uitgangspunt om deze te updaten op de punten waar in deze workshop tegenaan gelopen wordt. Maak daarnaast specifiek voor tunnels een excerpt van deze instructie voor de projectleiders, zodat deze weten waar op te letten bij de luchtrapportage.
  - Gezien hoe het loopt met de luchtonderzoeken bij de Raad van State, dient er een bedachtzame lijn te worden gevolgd. Het heeft de voorkeur om Waterstaat breed afspraken te maken. Op het moment dat met elkaar gestreefd wordt naar een instructie dan hoort daar bij dat men zich vervolgens aan dit proces conformeert. Afwijken van de inhoud mag, maar gemotiveerd!
  - De luchtinstructie is “opgelegd” en niet in de voorfase door de RD'en bijv. via de commissie lucht bediscussieerd. Anderzijds zou het veel meer een gedragen document zijn geweest.
  - Waarom standaardiseren? Heeft standaardiseren voordelen? Standaardiseren mag geen doel op zich worden. Kijk hoe er van elkaar geleerd kan worden, men elkaar kan aanvullen.
  - Er is behoefte aan een kwalitatief sterke centrale helpdesk. De rol die de helpdesk lucht in dit proces zou kunnen / moeten spelen is een helpdesk die in een RWS brede opzet met deskundigheden vanuit DWW, AVV, BD, (organisatorisch opgehangen aan de helpdesk lucht van de DWW), richting projectleiders en andere projectmedewerkers functioneert. Maak de helpdesk completer door naast het bundelen van de luchttechnische zaken ook verkeerstechnische en juridische zaken die gekoppeld zijn aan de luchtproblematiek te behandelen. De helpdesk zou ook kennis moeten hebben van de werking van projecten binnen de Waterstaat.
  - Op het moment dat wordt afgesproken dat de helpdesk de regie krijgt, dan dient deze ervoor te zorgen dat het gebeurt, wat iets anders is dan ook zorgdragen

voor de uitvoering ervan.

- Vraag is of de helpdesk lucht de logische / een handige plek is om dit neer te leggen?
- Bij dit soort grote projecten moet al in een vrij vroeg stadium een inschatting worden gemaakt hoe een rechter er later naar kijkt (steekproefsgewijs een toets op de uitgangspunten).
- De projectleiders zijn zowel informatievragers als informatiebrengers. Een kwalitatief sterke helpdesk is bij uitstek het orgaan om “vraag en aanbod” te faciliteren. Randvoorwaarde: geen bureaucratie!
- Genoemd wordt het Steunpunt tunnelveiligheid waaruit is gebleken dat met een sterke kern ook aan wetgeving kan worden bijgedragen. Belangrijk punt van aandacht is wel dat er vaak vanuit de regio's getracht wordt om af te wijken van vastgestelde richtlijnen. Regio's zijn vaak niet bereid om direct op te volgen wat als steunpunt wordt geadviseerd.
- Onderscheid dient te worden gemaakt tussen “opleggen” en een “proces bewaken”. De “procesbewaker” ondervindt op termijn vaak weinig weerstand. De “oplegger” krijgt vaak problemen. Een helpdesk heeft meer een proces bewakende, adviserende en informerende functie, maar kan nooit de besluitvorming overnemen.
- Belangrijk is dat elke dienst één tot twee contactpersonen heeft die de luchtdeskundigheid goed tussen de oren heeft en primair op de hoogte is van de luchtproblematiek van projecten binnen de dienst. Vraag is of er een rol wordt gezien voor deze deskundigen binnen een dienst als voormannen in de luchtproblematiek? Willen de RD'en een link tussen de helpdesk en de projecten binnen een RD of gaat elke projectleider / projectmedewerker rechtstreeks zaken doen met de helpdesk. Hoe ziet het netwerk er uit?
- Er wordt gezocht naar een “schaap met vijf poten” die alles moet weten van lucht, van alle projecten, zowel op inhoudelijk als op management niveau kunnen opereren, etc.
- Het is niet goed om de 6 ingewikkeldste projecten die er liggen op dezelfde manier te benaderen en te behandelen als de andere projecten. Wat nodig is, is gelijke kennis op hetzelfde moment over alles wat mogelijk is en speelt met vervolgens 6 rapporten en besluiten die het houden bij de Raad van State. Het heeft de voorkeur om tot afspraken te komen om dat te faciliteren.
- De helpdesk moet aan de gang en moet kwalitatief worden opgekrikt.

**Wie:** ➤ Helpdesk Lucht onder leiding van Ger Minholts voor wat betreft de luchtinstructie in samenwerking met Liesbeth Schippers en Bert van Rangelrooij.

**Hoe:** ➤ Organiseren van wat nu gaande is via een plan van aanpak.  
➤ Luchtinstructie updaten / aanscherpen op het gebied van verschillenanalyse

richting TNO + representatieve punt NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> naast de strekkende weg en bij een scherm.

**Wanneer:** ➤ Plan van aanpak + update luchtinstructie uiterlijk donderdag 13 juli gereed

## **Thema 2**

**Wat:** ➤ Online toegang tot / directe aantak bij actuele juridische informatie voor alle grote projecten. Met name het ontsluiten / beschikbaar stellen van stukken die naar voren komen bij de behandeling van luchtonderzoeken door de Raad van State.

➤ Het ontbreekt aan een handvat / waarschuwingssysteem om op een handige manier nieuwe zaken die zich tijdens onderzoeken voordoen en het waard zijn om breder te delen, uit te wisselen (meevallers, tegenvallers, laatste ontwikkelingen etc. ).

**Noties:** ➤ Analooq aan de helpdesk lucht voor technische informatie, is er behoefte aan een systeem om juridische informatie te ontsluiten. Het systeem zou voor een beperkte groep opengesteld moeten worden.

➤ Er is een vergelijkbaar systeem voor de WBB in beheer bij Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn (collaborative working spaces) voor juristen bij gemeenten en provincies.

➤ Het heeft niet de voorkeur om de intranetsite van de helpdesk hiervoor te gebruiken, omdat het projectbureau, externen daar geen toegang toe hebben en het te veel tijd kost om de benodigde informatie op te zoeken.

➤ Gewezen wordt op de internetsite die platforms faciliteert. Er is een platform voor luchtkwaliteit. Abonnees ontvangen een signaal op het moment dat er nieuwe informatie op wordt geplaatst.

➤ Voorkeur heeft een systeem dat op een simpele manier snel en direct aan een beperkte groep een signaal geeft over wat nieuw is, waar op gelet moet worden, maar waar ook feedback op gegeven kan worden ("waarschuwingdriehoekje" via e-mail).

➤ Er dienen afspraken te worden gemaakt over waar de verantwoordelijkheid neer te leggen.

**Wie:** ➤ Liesbeth Schippers stuurt de helpdesk lucht een mail. De helpdesk lucht draagt zorg voor verdere verspreiding.

**Wanneer:** ➤ Op 29 juni 2006 wordt via Liesbeth Schippers de eerste testmail verstuurd aan de helpdesk lucht die de mail doorstuurt aan de genodigden voor deze workshop.

## **Thema 3**

- Wat:**
- Het fysiek beschikbaar stellen van een lijst / het bundelen van (mogelijke) (sanerings)maatregelen (realistisch, operationeel, kosten, effecten en uitvoering). Géén catalogus!
  - Eén lijst van operationele maatregelen + kader

- Noties:**
- Zorg ten aanzien van een dergelijke lijst is, dat een project bepaalde maatregelen “opgedrongen” wordt die niet wenselijk zijn.
  - Genoemd wordt de ontwikkeling van het stapelen van maatregelen van het ene project naar het andere project.
  - Belangrijk is als RWS helder te maken dat het tijdelijke maatregelen zijn opdat de politiek daar ook helder over kan besluiten. Gegeven de ontwikkelingen zullen de achtergrondconcentraties lager worden waardoor er in de toekomst veel minder verstrekende maatregelen dan nu behoeven te worden genomen. Nu zullen er grote investeringen gedaan moeten worden die binnen afzienbare tijd afgeschreven worden.
  - De maatregelen die zijn gedestilleerd uit de vier expertmeetings (A4 Midden-Delfland, A2 Maastricht, Zuidas en Coentunnel) hebben de deskundigen al een goed beeld van het aanbod aan maatregelen gegeven.
  - Deze gegevens dienen gebundeld te worden en aangevuld te worden met ontbrekende informatie (kosten, effecten, status etc.).
  - Maak voor de eenvoud één lijst van maatregelen + status, te gebruiken voor sanering etc. ofwel operationele maatregelen die zichzelf in de praktijk bewezen hebben, desgewenst aangevuld met innovatieve maatregelen.

- Wie:**
- IPL onder auspiciën van de Helpdesk Lucht.

- Wanneer:**
- Uiterlijk 14 juli 2006.

#### **Thema 4**

- Wat:**
- Standaardisatie onderzoeksrapportages.

- Noties:**
- TNO dient zelf het eigen proces rigide te bewaken; daarnaast dient voor TNO duidelijk te zijn wat RWS vraagt. In feite is nu elke RD opdrachtgever van TNO waar voorheen de DWW opdrachtgever was. Belangrijk is dat alle rapporten op basis van de juiste uitgangspunten doorgerekend worden (voorkant van het traject).
  - Voor de RD'en is het belangrijk te weten waar de onderzoeksrapportages minimaal aan moeten voldoen.
  - Er wordt gerekend op basis van een instructie en een factsheet. Met elkaar dient ervoor te worden gezorgd dat deze documenten op een snelle manier up to date gemaakt kunnen worden omdat zij de basis vormen.

- Een standaard rapport luchtonderzoek dient binnen Waterstaat centraal beschikbaar en raadpleegbaar te zijn voor opdrachtgevers, projectleiders, projectmedewerkers, opdat zij kunnen toetsen of TNO datgene dat standaard is binnen Waterstaat, ook uitvoert.
- Er is een voorbeeldrapport (A12) in te zien op de site van de helpdesk. Vraag is wat de essentie is, het minimum, waar moet de projectleider op letten?
- Eén voorbeeldrapport is onvoldoende. Er zijn zes situaties denkbaar rond het BLK. Van nagenoeg al deze situaties is een voorbeeldrapport beschikbaar. Het ontbreekt nog aan een voorbeeldrapport met de verschillenanalyse.
- De standaardversies van de verschillende projecten dienen breed beschikbaar te worden gesteld via de site (tevens communiceren aan TNO), inclusief oplegnotitie met een focus op de aandachtspunten per voorbeeldproject.
- De kwaliteitsborging van TNO dient op een hoger niveau te komen. RWS ondersteunt TNO nog te veel met het halen van fouten uit de rapportage (met name complexe MIT projecten). Er ligt een taak bij de RD'en als opdrachtgever voor de individuele projecten, om het contractueel zodanig te regelen dat TNO de kwaliteitsborging doet!
- Advies: betrek de helpdesk lucht in het offertestadium in geval er binnen een RD onvoldoende luchtdeskundigheid aanwezig is om goed opdrachtgever te kunnen zijn voor de luchtonderzoeken.
- Ook binnen TNO wordt het probleem rond de kwaliteitsborging ervaren. Advies is om dat vanuit de helpdesk richting TNO aan te pakken om tot een hoger uniform kwaliteitsniveau te komen. In geval het een structureel probleem wordt, dient dit op een hoger niveau te worden aangekaart. Ton Lohman is bereid om bij dit gesprek aanwezig te zijn.

- Wie:**
- Helpdesk lucht neemt het initiatief / de regie ten aanzien van het breed beschikbaar stellen van de voorbeeldrapportages + oplegnotities en heeft daarover contact met de desbetreffende (juridische) deskundigen.
  - Helpdesk lucht houdt vinger aan de pols ten aanzien van de kwaliteitsborging gevoed door de RD'en.

- Wanneer:**
- Het aspect "voorbeeldrapportages+ oplegnotities" wordt meegenomen in het PVA (zie thema 1).

## **Thema 5**

- Wat:**
- Wat kan wel en wat kan niet in het NSL? Wat zijn de voorwaarden van het NSL om een project toch nog te kunnen laten doorgaan?

- Noties:**
- Het NSL wordt momenteel gebruikt als een "vergaarbak" voor datgene dat niet via het BLK kan worden geregeld. Vraag is of het daar ook te regelen is.

- Dilemma of keuze: project onder BLK wegzetten of onderbrengen bij NSL?

**Wie:** ➤ Ton Lohman en Werenfried Spit.

**Wanneer:** ➤ Uiterlijk 13 juli 2006 gereed.

### **Thema 6**

**Wat:** ➤ Tools, (standaard) beschrijving / functionele omschrijving voor dit onderwerp in DBFM contracten.

- Noties:**
- De eigenheid van projecten kan een belangrijke rol spelen in het wel / niet komen tot standaardisatie.
  - Zet het zo breed mogelijk op en kijk vervolgens waar bijschaving noodzakelijk is, gegeven de neiging van RWS om alles regionaal specifiek, projectspecifiek te benoemen.
  - Verschillen tussen projecten onderling: het ene project vindt een referentiekpakket risicovol terwijl het andere project dat niet vindt terwijl dezelfde afweging wordt gemaakt.
  - Op een rijtje dient te worden gezet wat in de verschillende projecten als eis ten aanzien van de contracten is opgenomen.
  - De rol van BIO en ECO.

**Wie:** ➤ Overzicht van verschillende contractvormen per project: ECO en Hans Huijben via de helpdesk lucht.

**Wanneer:** ➤ Uiterlijk 13 juli 2006.

Afgesproken wordt om in oktober / november a.s. nogmaals in dezelfde setting bij elkaar te komen om te kijken wat er van bovenstaande afspraken terecht is gekomen.

### **Samenvatting en sluiting**

Het woord wordt gegeven aan **Ton Lohman** voor een slotbeschouwing.

Gesteld kan worden dat deze dag in een behoefte heeft voorzien. Uit de discussies komt naar voren dat ieder onder een zeer hoge tijdsdruk met vaak nauwelijks haalbare planningsprojecten er probeert doorheen te krijgen, uit loyaliteit naar de minister. Men gunt zichzelf in dat proces vaak onvoldoende tijd om goed bij elkaar in de keuken te kijken en kennis te delen. Plezierig is dan ook te constateren dat er tijd is gevonden om een bijdrage te leveren aan deze workshop, er ervaringen zijn uitgewisseld en gedeeld en dat er zaken in gang zijn gezet om deze ervaringen voor een ieder beter toegankelijk te maken. Gesteld kan worden dat er inhoud is

gegeven aan het doel zoals voor deze workshop geformuleerd en dat er is gekomen tot concrete afspraken.

Er zijn veel acties bij de helpdesk lucht neergelegd. Om deze acties succesvol te laten zijn is de betrokkenheid en feedback van de diensten uiterst belangrijk. Het is een goede zaak dat er in oktober a.s. met het netwerk zoals dat nu is gevormd, nogmaals bij elkaar wordt gekomen. De helpdesk wordt gevraagd hier het initiatief toe te nemen.

De aanwezigen wordt meegegeven vooral niet te schromen om elkaar in de tussentijd aan te spreken en dit netwerk te gebruiken, ten einde de luchtonderzoeken op een zodanige manier te kunnen uitvoeren dat deze de toets der kritiek van de Raad van State doorstaan, er voort kan worden gegaan met de projecten en er uiteindelijk tot realisatie kan worden gekomen.

Ton Lohman bedankt een ieder voor zijn komst en bijdrage en wenst veel succes toe.