

NOTITIE

Onderwerp Beoordelingskaders
Project MIRT verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
Opdrachtgever Rijkswaterstaat
Projectcode 108381
Status Definitief 03
Datum 12 december 2018
Referentie 108381/18-019.330
Auteur(s) mevrouw A. Springer-Rouwette MSc

Gecontroleerd door mevrouw ir. H.J. van Strijp-Harms
Goedgekeurd door mevrouw ir. H.J. van Strijp-Harms
Paraaf



1 INLEIDING

In de MIRT verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught gaan we in een aantal stappen van alle mogelijke oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief. In dit proces is op twee momenten sprake van een beoordeling en/of afweging:

- in de analysefase: individueel beoordelen van de maatregelen / alternatieven van de longlist met alle mogelijke oplossingsrichtingen om te komen tot een shortlist en het selecteren van de kansrijke maatregelen / alternatieven. dit noemen we 'zeef 1';
- in de beoordelingsfase: uitwerken van de kansrijke alternatieven uit zeef 1 en onderzoeken en beoordelen van de effecten. Vervolgens tegen elkaar afwegen van de alternatieven door de alternatieven te vergelijken op effecten, kosten, draagvlak etc. Op basis van een afweging van de alternatieven komen we tot een advies voor een voorkeursalternatief (VKA). Dit noemen we 'zeef 2'.

Het beoordelen van de alternatieven gebeurt door gebruik te maken van een beoordelingskader. Dit beoordelingskader is opgebouwd aan de hand van de projectdoelstellingen en de eisen uit wet- en regelgeving. En is gebaseerd op het concept beoordelingskader uit de startbeslissing. Zie verder hoofdstuk 2 en 3. De expertpool van de opdrachtgevers wordt middels werksessies betrokken in het trechteringsproces en de beoordeling.

Aan de hand van de resultaten van de probleemanalyse, gebiedsbeschrijving, inventariserende workshops, onderzoeksateliers en interne brainstorms worden mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen benoemd. De zes oplossingsrichtingen uit de startbeslissing (zie kader) bieden de basis voor het opstellen van de oplossingsrichtingen en maatregelen. Op de lijst met deze oplossingsrichtingen en maatregelen wordt een eerste 'kwalitatieve' en 'impliciete' filtering toegepast om te komen tot een realistische lijst met mogelijk kansrijke alternatieven (de longlist die beoordeeld gaat worden). In deze eerste filtering wordt de 'zin' en 'onzin' van elkaar gescheiden. De eerste filtering vindt plaats op basis van een kwalitatieve beoordeling van de effecten, haalbaarheid, scope en doelbereik. Doel van deze eerste filtering is om in de longlist alleen die maatregelen mee te nemen die binnen de scope van de MIRT verkenning wegen vallen en niet bij voorbaat

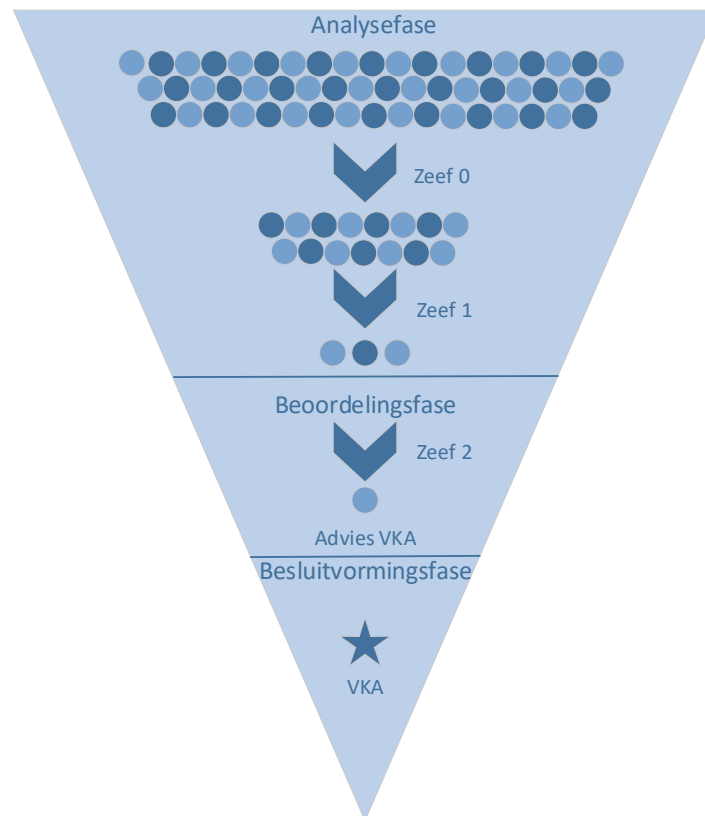
al als onhaalbaar of onrealistisch bestempeld kunnen worden. Naar verwachting bestaat deze longlist met mogelijk kansrijke alternatieven die beoordeeld gaan worden in zeef 1 uit circa vijftien oplossingsrichtingen. Dit noemen we 'zeef 0'. Zeef 0 wordt aan de projectgroep teruggekoppeld middels de rapportage 'verdiepende longlist van mogelijke alternatieven en maatregelen'.

Tabel 1.1 Oplossingsrichtingen startbeslissing

Nr.	Oplossingsrichtingen startbeslissing
1	nulalternatief: geen aanpassing van de A2 tussen knooppunten Deil en Vught
2	niet-infrastructurele oplossing: maximaal toepassen van de maatregelen voor de korte en middellange termijn, die in het MIRT-Onderzoek A2 als kansrijk zijn geselecteerd, waardoor een structurele verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught niet nodig is
3	versterken regionale weginfrastructuur; opwaarderen onderliggende wegen waarbij het uitgangspunt is een verbetering van de regionale bereikbaarheid van Rivierland. Kans hierbij is het beter benutten van de brug over de Waal bij Echteld (N323)
4	smart mobility-oplossingen conform het idee van een A2 high serviceverbinding Brabant – Utrecht (doelgroepstrook voor automatisch rijden met hoge snelheid) en/of het wegennet gereed maken voor de zelfrijdende auto (connected driving)
5	integrale capaciteitsuitbreiding door ontvlechten en uitbreiden A2; realiseren hoofd- en parallelstructuur op gehele traject Deil – Empel
6	integrale capaciteitsuitbreiding door verbreden van de bestaande A2 naar 2x4 rijstroken

Zie afbeelding 1.1 voor een schematische weergave van het trechteringsproces van een MIRT verkenning.

Afbeelding 1.1 Trechteringsproces MIRT verkenning



Deze notitie licht toe hoe we maatregelen/alternatieven onderzoeken, beoordelen en afwegen. Hoofdstuk 2 gaat in op het beoordelingskaders voor zeef 1 en hoofdstuk 3 geeft alvast een doorkijk naar het beoordelingskader voor zeef 2.

2 BEOORDELINGSKADER ZEEF 1 - ANALYSEFASE

2.1 Doel beoordeling zeef 1

Het doel van zeef 1 is om de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven te selecteren, dit zijn de kansrijke alternatieven waarmee voldoende doelbereik wordt verwacht en de haalbaarheid als positief wordt ingeschat. We selecteren in deze eerste zeef alle maatregelen/alternatieven uit de longlist die mogelijk een (onderdeel van een) goede oplossing vormen voor de vastgestelde problematiek. We beoordelen de oplossingen individueel op doelbereik, vergunbaarheid (externe effecten) en haalbaarheid (kosten, maakbaarheid, draagvlak). Het is niet de bedoeling om in deze eerste zeef al oplossingen met elkaar te vergelijken en alleen de paar beste oplossingen te selecteren. Dit kan er immers toe leiden dat oplossingen voortijdig afvallen, die later toch kansrijk (of redelijkerwijs te beschouwen¹) blijken te zijn.

De kern voor zeef 1 is het beantwoorden van drie vragen per oplossingsrichting:

- 1 heeft de oplossing voldoende doelbereik?
- 2 is er sprake van no go's, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen?
- 3 is de oplossing realiseerbaar en maakbaar binnen het beschikbaar gestelde budget?

In zeef 1 vallen alleen die oplossingsrichtingen af die duidelijk onvoldoende doelbereik hebben, óf duidelijk niet maakbaar zijn binnen budget, óf duidelijk tot onacceptabele/onvergunbare situaties leiden. Als dit niet aan de orde is, gaat het om een oplossingsrichting die richting zeef 2 nader moet worden onderzocht. Bij de beoordeling van de maatregelen en oplossingsrichtingen van de longlist naar de kansrijke alternatieven kunnen maatregelpakketten worden gevormd, waarbij een combinatie van maatregelen tot voldoende doelbereik leiden.

2.2 Beoordelingskader zeef 1

Tabel 2.1 toont het beoordelingskader dat we in zeef 1 hanteren om antwoord te kunnen geven op bovenstaande vragen. Dit beoordelingskader is gebaseerd op het kader dat is opgenomen in de startbeslissing voor de beoordelingsfase (zeef 2, zie volgend hoofdstuk). De basis voor de beoordelingskaders in zeef 1 en zeef 2 is gelijk. Voor zeef 1 volstaat echter een beknopter kader dat inzicht geeft in de kansrijkheid van oplossingen. De effecten voor zeef worden kwalitatief en op basis van expert judgement beoordeeld, waar nodig en mogelijk ondersteund door vuistregels, kwalitatieve gegevens en uitkomsten van het NRM. Voor zeef 2 is een uitgebreider kader nodig om alternatieven goed te kunnen vergelijken (meer criteria, meer detailniveau in de onderzoeken).

Tabel 2.1 geeft aan welke aspecten we in zeef 1 per alternatief in beeld brengen, waar we oplossingen op beoordelen (criterium) en op welke manier (methodiek). De laatste kolom geeft als indicatie aan wanneer een alternatief als kansrijk beoordeeld wordt. Als een alternatief op één of meerdere punten in die kolom duidelijk niet voldoet, dan is het geen kansrijk alternatief. Het beoordelingskader zeef 1 is nadrukkelijk niet bedoeld om alternatieven tegen elkaar af te wegen of om 'scores' op criteria bij elkaar op te tellen. De

¹ In de m.e.r.-systematiek is het een verplichting om alle 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven te onderzoeken. Wat 'redelijkerwijs te beschouwen' precies inhoudt, is niet in de wet vastgelegd. Wel is een veel gebruikte interpretatie dat het gaat om alle alternatieven, waarvoor geldt dat ze voldoende doelbereik hebben en vergunbaar, financierbaar en maakbaar zijn. Daarnaast geldt dat het moet gaan om onderscheidende alternatieven. Het is niet nodig meerdere alternatieven te onderzoeken, die op voorhand niet onderscheidend zijn qua effecten.

criteria geven inzicht in effecten van de oplossingsrichtingen en helpen om de vragen over doelbereik, maakbaarheid en haalbaarheid per oplossingsrichting apart te beantwoorden.

Tabel 2.1 Beoordelingskader zeef 1: van longlist naar kansrijke maatregelen/alternatieven

Thema	Aspect	Criterium	Methodiek	Wanneer kansrijk alternatief?
doelbereik bereikbaarheid	doorstroming	effect op IC-verhouding (OWN en HWN)	expert judgement, op basis van kwantitatieve gegevens (uit het NRM)	voldoende reductie IC-verhoudingen (wegnemen knelpunten)
	robuustheid netwerk	effect op robuustheid	expert judgement, kwalitatief	flexibele oplossing bij toekomstige ontwikkelingen en incidenten
	betrouwbaarheid	effect op betrouwbaarheid van de reistijd	expert judgement, kwalitatief	verbetering van de betrouwbaarheid van de reistijd
	netwerkeffect OWN	effect op IC-verhouding op het onderliggend wegennet	expert judgement, op basis van kwantitatieve gegevens (uit het NRM)	geen nieuwe/vergroting knelpunten op OWN afname van sluipverkeer
	netwerkeffect HWN	effect op IC-verhouding op aangrenzende / parallel wegen	expert judgement, op basis van kwantitatieve gegevens (uit het NRM)	geen nieuwe/vergroting knelpunten op HWN
externe effecten (haalbaarheid / vergunbaarheid)	verkeersveiligheid	effect op verkeersveiligheidsknelpunten	expert judgement, kwalitatief (toets bekende kritische ontwerpelementen en i.r.t. verkeersveiligheidsdoelstellingen)	afname van verkeersonveilige locaties en bijdrage aan verkeersveiligheidsdoelstellingen
	lucht	effect op luchtkwaliteit	expert judgement, kwalitatief (oplosbaar binnen wettelijke kaders)	geen onoverkomelijke belemmeringen na mitigatie - haalbaar binnen wettelijke kaders
	geluid	effect op geluidsbelasting	expert judgement, kwalitatief (oplosbaar binnen wettelijke kaders)	geen onoverkomelijke belemmeringen na mitigatie - haalbaar binnen wettelijke kaders
	externe veiligheid	effect op veiligheidscontouren	expert judgement, kwalitatief (oplosbaar binnen wettelijke kaders)	geen onoverkomelijke belemmeringen (externe veiligheidsrisico's) - na mitigatie
	natuur	effect op beschermde natuurwaarden	expert judgement, kwalitatief (haalbaar binnen beschermingsregimes)	geen grote vergunbaarheidsrisico's, geen clash met Natura2000 of Beschermde Natuurmonumenten
	gebruiksfuncties	effect op gebruiksfuncties (wonen, werken, o.a. scheepvaart en landbouw en recreëren) in het gebied	expert judgement, kwalitatief	geen sterk negatieve effecten op belangrijke functies en waarden in het gebied (o.a. doorvaarthoogte)
	uitvoeringshinder	hinder tijdens realisatie (zoals omgevingshinder o.a. trilling, geluid, zware voertuigen, afsluitingen)	expert judgement kwalitatief	geen onacceptabele hinder tijdens realisatie
	water	impact op watersysteem	expert judgement kwalitatief	geen onacceptabele impact op watersysteem
haalbaarheid (financierbaarheid, maakbaarheid)	kosten	- investeringskosten - exploitatiekosten	kostenschatting op basis van kentallen (+/- 40 %)	financierbaar binnen beschikbaar totale budget (75 %)

Thema	Aspect	Criterium	Methodiek	Wanneer kansrijk alternatief?
				Rijksbijdrage en 25 % regionale bijdrage)
	baten / kosten	verhouding tussen baten en kosten	vergelijking globale kosten en aandeel in doelbereik	baten staan in verhouding tot kosten (bijv. niet het geval bij 80 % budget en 10 % doelbereik)
	risico's	risico's in maakbaarheid en realiseerbaarheid	expert judgement	geen onbeheersbare risico's
	draagvlak	mate van draagvlak bij belanghebbenden	expert judgement op basis van sessies	geen zwaarwegende en standhoudende bezwaren in de omgeving

Toelichting keuzes in het beoordelingskader

Ten opzichte van de startbeslissing en ten opzichte van het uitgebreidere beoordelingskader voor zeef 2 zijn er een aantal keuzes gemaakt in dit kader. Een toelichting daarop:

- **methodiek:** voor zeef 1 geldt als basisuitgangspunt dat de beoordeling wordt uitgevoerd op basis van reeds beschikbare informatie, kwalitatieve gegevens en expert judgement. Aanvullend worden in de verkeerskundige probleemanalyse wel een aantal modelleringen uitgevoerd met het NRM. De kwantitatieve gegevens uit die modelleringen gebruiken we aanvullend in de beoordeling;
- **verkeersveiligheid onder externe effecten:** de doelstelling voor het project is verbetering van de bereikbaarheid / doorstroming. In de startbeslissing is verkeersveiligheid als aspect onder 'doelbereik bereikbaarheid' opgenomen. Er geldt echter geen direct verkeersveiligheidsdoelstelling in dit project en daarom is verkeersveiligheid nu onder externe effecten geplaatst;
- **selectie van externe effecten:** onder externe effecten zijn niet alle milieuthema's opgenomen voor zeef 1. Thema's zoals klimaatadaptatie, bodem, landschap, cultuurhistorie en archeologie leiden vrijwel nooit tot niet vergunbare situaties en/of echte 'showstoppers'. Het is daarom niet nodig deze thema's voor zeef 1 al in beeld te brengen;
- **uitvoeringshinder onder externe effecten:** in de startbeslissing is uitvoeringshinder onder haalbaarheid opgenomen. Er is echter geen harde randvoorwaarde voor de mate van uitvoeringshinder. Dit is een extern effect dat in meer of mindere mate acceptabel is in de omgeving. Daarom is dit onder externe effecten opgenomen. In het uiteindelijke planMER is uitvoeringshinder mogelijk geen apart aspect, omdat het hier gaat om de tijdelijke effecten op gebied van onder andere luchtkwaliteit en geluid. In een MER worden deze effecten normaliter dan bij die aspecten behandeld;
- **effect op gebruiksfuncties toegevoegd:** in de startbeslissing ontbreekt het aspect gebruiksfuncties. Het gaat bij dit aspect om effecten op wonen, werken, recreëren. Het aspect scheepvaart (wel genoemd in startbeslissing) valt hier ook onder;
- **geen beoordeling innovatie en duurzaamheid in zeef 1:** er gelden voor dit project (nog) geen harde innovatie- of duurzaamheidsdoelstellingen. In zeef 1 is daarom besloten nog niet in beeld te brengen in hoeverre de alternatieven bijdragen aan deze thema's. In zeef 2 bij een vergelijking van de alternatieven is dit wel relevant.

Beoordelingsschaal

In zeef 1 hanteren we de volgende beoordelingsschaal (zie tabel 2.2).

Tabel 2.2 Beoordelingsschaal zeef 1

Beoordeling	Toelichting
	sterk positief effect, grote kans, grote bijdrage aan / volledig doelbereik
	positief effect, bijdrage aan doelbereik
	neutraal, geen duidelijke effecten / bijdrage
	negatief effect, leidt tot mitigeerbare knelpunten
	sterk negatief effect, voldoet niet aan de eis voor een kansrijk alternatief (effect leidt tot onvoldoende doelbereik of betekent dat oplossingsrichting niet maakbaar, haalbaar of financieerbaar is)

Een rode beoordeling betekent dat een alternatief niet kansrijk is en dus niet wordt geselecteerd in zeef 1. In principe geldt dat alle alternatieven zonder rode beoordeling kansrijk zijn en doorgaan naar de volgende fase. Het kan in een enkel geval wel voorkomen dat er een opeenstapeling is van negatieve effecten (oranje beoordeling), die samen tot een niet haalbaar alternatief leiden. Dit vraagt echter wel om een sterke onderbouwing.

3 BEOORDELINGSKADER ZEEF 2

3.1 Doel beoordeling zeef 2

Voor zeef 2 geldt een aangevuld kader ten opzichte van zeef 1. De basis thema's zijn dezelfde, echter voor een goede vergelijking van de alternatieven zijn aspecten en criteria toegevoegd. Daarnaast is de methodiek voor meerdere criteria aangepast om voldoende informatie te verzamelen voor de afweging.

De aspecten onder de thema's doelbereik, bereikbaarheid en externe effecten vormen samen het beoordelingskader voor het planMER. De aanvullende aspecten onder haalbaarheid (draagvlak, risico's, financierbaarheid) landen in de integrale afweging in het verkenningenrapport. Het beoordelingskader wordt opgenomen en nader toegelicht in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).

3.2 Beoordelingskader zeef 2

Tabel 3.1 toont het beoordelingskader dat we in zeef 2 hanteren voor het maken van de vergelijking tussen de kansrijke alternatieven en te komen tot een voorkeursalternatief.

Tabel 3.1 Beoordelingskader zeef 2: van kansrijke alternatieven naar een voorkeursalternatief

Thema	Aspect	Criterium	Methodiek
doelbereik bereikbaarheid - verkeer	doorstroming	effect op IC-verhouding	kwantitatief op basis van resultaten NRM modellering
		effect op reistijden in de spits	kwantitatief op basis van resultaten NRM modellering
	netwerkeffect	effect op IC-verhouding op aangrenzende / parallelle wegvakken (hoofdwegennet en belangrijkste wegen onderliggend wegennet)	kwantitatief op basis van NRM modellering, mogelijk aangevuld met regionale modellen daar waar sprake is van grote effecten op het onderliggend wegennet (OWN) en/of het NRM onplausibele resultaten laat zien

Thema	Aspect	Criterium	Methodiek
	robuustheid netwerk	effect op robuustheid (beschikbaarheid andere routes)	expert judgement, kwalitatief onderbouwd met resultaten uit NRM modellering
	betrouwbaarheid	effect op betrouwbaarheid van de reistijd	expert judgement, kwalitatief onderbouwd met resultaten uit NRM modellering
	economische verlieskosten	effect op aantal voertuigverliesuren	kwantitatief op basis van NRM modellering
externe effecten - veiligheid	verkeersveiligheid	effect op aantal ernstige verkeersongevallen	kwantitatief, op basis van kader verkeersveiligheidseffectbeoordeling
		kritische ontwerpelementen	expert judgement, kwalitatief
	externe veiligheid	effect op plaatsgebonden risico	kwantitatief, op basis van contouren
		effect op groepsrisico	kwantitatief, op basis van contouren
externe effecten - leefbaarheid	lucht	concentraties NO2, PM10 en PM2.5 (t.o.v. norm en t.o.v. referentiesituatie)	kwantitatief, op basis van modellering
	geluid	aantal (ernstig) gehinderde personen per geluidsbelastingklasse	kwantitatief, op basis van modellering
		geluidbelast oppervlak per geluidsbelastingklasse	kwantitatief, op basis van modellering
	gebruiksfuncties	effect op woonfunctie	expert judgement, o.b.v. GIS analyse
		effect op werkfunctie (inclusief scheepvaart en landbouw)	expert judgement, o.b.v. GIS analyse
		effect op recreatie	expert judgement, o.b.v. GIS analyse
	barrièrewerking	effect op doorkruisbaarheid van het gebied	expert judgement kwalitatief
	uitvoeringshinder	hinder tijdens realisatie (zoals omgevingshinder, o.a. trilling, geluid, zware voertuigen, afsluitingen)	expert judgement kwalitatief
	duurzaamheid	energie- en materiaalgebruik tijdens realisatie	expert judgement kwalitatief, op basis van duurzaamheidskansen en -belemmeringen
		energiegebruik in gebruiksfase	expert judgement kwalitatief
externe effecten - natuur	beschermde gebieden	effect op instandhoudingsdoelen Natura2000 en Beschermde Natuurmonumenten	<ul style="list-style-type: none"> - expert judgement, kwalitatief - verstoring o.b.v. geluidcontouren - ruimtebeslag kwantitatief, o.b.v. GIS - stikstofdepositie kwantitatief, o.b.v. Aerius
		effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden NNN	<ul style="list-style-type: none"> - expert judgement, kwalitatief - verstoring o.b.v. geluidcontouren - ruimtebeslag kwantitatief, o.b.v. GIS
	beschermde soorten	aantasting functionaliteit van leefgebied en instandhouding soorten	<ul style="list-style-type: none"> - expert judgement, kwalitatief o.b.v. bureaustudie - verstoring o.b.v. geluidcontouren - ruimtebeslag kwantitatief, o.b.v. GIS
externe effecten - LCA	landschap	effect op landschapsstructuren	kwalitatief o.b.v. bureaustudie
		effect op aardkundige waarden	kwalitatief o.b.v. bureaustudie
	cultuurhistorie	effect op historisch-geografische structuren, ensembles en elementen	kwalitatief o.b.v. bureaustudie
		effect op historisch (steden)bouwkundige ensembles en elementen	kwalitatief o.b.v. bureaustudie
	archeologie	archeologische (verwachtings)waarden	kwalitatief o.b.v. bureaustudie
externe effecten - bodem en water	bodem	effect op bodemkwaliteit (diffuus en puntbronnen)	kwalitatief o.b.v. bureaustudie

Thema	Aspect	Criterium	Methodiek
	water	effect op grondwaterkwaliteit en -kwantiteit	kwalitatief, expert judgement
		effect op oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit	kwalitatief, expert judgement
		effect op waterveiligheid	kwalitatief, expert judgement
	klimaatadaptatie	effect op klimaatgerelateerde risico's	kwalitatief, expert judgement
haalbaarheid (financierbaarheid, maakbaarheid)	kosten	- investeringskosten - exploitatiekosten	SSK raming (+/- 25 %)
	baten / kosten	verhouding tussen baten en kosten	kostenbatenanalyse conform OEI systematiek
	risico's	risico's in maakbaarheid en realiseerbaarheid	expert judgement
	draagvlak	mate van draagvlak bij belanghebbenden	expert judgement op basis van sessies
overig	innovatie	mate van innovatie	expert judgement

Methodiek beoordeling planMER en verkenningenrapport

In zeef 2 hanteren we, net als in zeef 1 een beoordelingsschaal met vijf beoordelingsklassen (zie tabel 3.2). De beoordeling van de thema's kan variëren van sterk positief tot sterk negatief.

Tabel 3.2 Beoordelingsschaal zeef 2

Beoordeling	Toelichting
	sterk positief ten opzichte van de referentiesituatie
	positief ten opzichte van de referentiesituatie
	neutraal, geen verandering ten opzichte van de referentiesituatie
	negatief ten opzichte van de referentiesituatie
	sterk negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Het beoordelingskader in tabel 3.2 hanteren we in het planMER en het verkenningenrapport. Hierbij geldt dat we op basis van het beoordelingskader de onderscheidende beslisinformatie over de kansrijke alternatieven in beeld brengen. Of te wel: we laten vooral zien op welke criteria er sprake is van grote effecten en verschillende effecten tussen de alternatieven. De onderscheidende informatie vormt de input voor een advies over de keuze van een voorkeursalternatief (VKA). De uiteindelijke keuze is daarbij een bestuurlijke afweging.

Er is nadrukkelijk geen sprake van weging of optelling van de scores op criteria uit het beoordelingskader. Optelling / weging is om meerdere redenen niet gewenst/niet correct:

- er is sprake van overlap en afhankelijkheden tussen verschillende criteria. Het optellen van scores leidt daarmee tot dubbeltellingen. Zo liggen effecten op IC verhoudingen en reistijden in elkaars verlengde. Om een goed beeld van effecten te geven, brengen we beiden in beeld. Het zijn echter twee criteria die in feite hetzelfde effect meten;
- een weging is subjectief: daar waar de een van mening is dat verbetering van de bereikbaarheid boven alles gaat, is de ander van mening dat bescherming van de leefbaarheid essentieel is. Het is niet mogelijk een objectieve weging aan criteria te hangen. In het MER streven we ernaar voor elk criterium een beoordelingsschaal op te stellen, zo dat een dubbele min op het ene criterium ongeveer hetzelfde betekent als een dubbele min op een ander criterium. Op die manier brengen we de beslisinformatie zo

objectief mogelijk in beeld. Het is uiteindelijk aan de politiek / bestuurders om zelf de afweging te maken, welke plussen en minnen voor hen het belangrijkste zijn.

Methodiek kosten-baten analyse

In de kosten-baten analyse (KBA) werken we op basis van de OEI-systematiek wel toe naar één opgetelde waarde voor de baten van een alternatief en één opgetelde waarde voor de kosten. De waarde voor de baten omvat de generieke kosten (of beter generieke baten) die we afzetten tegen de kosten van een maatregel.

Voorbeeld: de generieke kosten voor bereikbaarheid omvatten in principe een combinatie van verandering in tijd, afstand en kosten. Deze kunnen met het NRM worden berekend. Er bestaan regels hoe we dit berekenen voor een KBA. Effecten op IC-verhoudingen, reistijd of voertuigverliesuren kunnen in het MER en de verkenning prima worden gepresenteerd, maar in de KBA wordt een keuze gemaakt om dubbeltellingen te voorkomen. Bijlage I geeft een toelichting op hoe de effecten op bereikbaarheid in de KBA kunnen worden uitgedrukt.

4 PLANNING

De planning op hoofdlijnen voor het doorlopen van het trechteringsproces is weergegeven in afbeelding 4.1.

Afbeelding 4.1 Planning op hoofdlijnen

