



Nieuwsbrief van het project Sneller & Beter

In dit nummer

RESULTATEN

Uitvoeringsplan gereed: van denken naar doen
 A1-zone - Samenwerking staat centraal
 'Markt wil dolgraag meedoen met Sneller & Beter'
 Haaglanden – 'Graag Sneller & Beter werken'
 Hans Alders: 'Gebruik de kennis van de omgeving'
 Handreiking Verkenning eerste kwartaal 2010 klaar
 ViA15 – 'Tijdwinst dankzij Elverding'
 Gebiedsagenda als voorbereiding op MIRT-verkenning

Samen leren: themabijeenkomsten VenW en
 Sneller & Beter

Gezocht: visualisatie-instrumenten

NIEUWS

www.snellerenbeter.nu bijna gereed
 Grote spoedaanpakcampagne gestart
 Sneller & Beter in het nieuws
 Gineke Brokamp gestart als Conferentiesecretaris

AGENDA

COLOFON

Niet te missen: Sneller & Beter-Netwerkbijeenkomst aanstaande vrijdag

U denkt misschien dat deze nieuwsbrief vol cases zit,
 maar dat is nog niets bij wat vrijdag de revue
 passeert!

Alex Brenninkmeijer (Nationale Ombudsman), Theo Vermeegen (voorzitter Adviescommissie VVBI), Ronald Paul (directeur projectorganisatie Maasvlakte 2), Frank Köhler (directeur Milieudefensie), Jeroen Fukken (directeur Luchtvaart VenW, was projectleider Zuiderzeelijn), Marijke van Haaren (Gedeputeerde Gelderland), Louis Prompers (projectdirecteur A2, directeur RO Maastricht), Martin Leuvenink



Waarover praten zij/wij?

Bijvoorbeeld over hoe de Raad van State participatie waardeert. Hoe u uw eigen organisatie overleeft. Hoe u bestuurders kunt helpen. Hoe u grote en kleinere projecten Sneller & Beter aanpakt. Hoe u Sneller & Beter effecten bepaalt. Hoe u het beste uit burgers haalt. Waarom de

(projectmanager VROM), Stan van Veenendaal (inkoopmanager DI), Linda-Rose Santhage (programmamanager Gebieden DG Water VenW, project Afsluitdijk), Jan Hoogendoorn (burgemeester Steenberg), Jan Hendrik Dronkers (plv DG Mobiliteit VenW), Niels Koeman (lid adviescommissie VVBI, advocaat/partner Stibbe en hoogleraar Milieu- en RO-recht UvA en vanaf 1 januari lid afdeling Bestuursrecht Raad van State), Jos Arts (topadviseur RWS en hoogleraar Milieu en Infraplanning RuG), Chris Kuijpers (DG Ruimte VROM), Siebe Riedstra (DG Mobiliteit VenW), Theo van de Gazelle (plv DG Rijkswaterstaat), Michel Hoppenbrouwers (projectleider Integrale Benadering Holland-Rijnland), Jan Terpstra (omgevingsmanager A2 Holendrecht Oudenrijn), Paul Scheublin (projectmanager Infrastructuur, Gemeente Utrecht), Bart van Bussel (programmamanager Gebiedsgerichte verkenning A1-zone), Adriënne van de Sar (Kwartiermakersteam Deltaprogramma), Henk Meeldijk (DG Mobiliteit Spoorvervoer VenW), Henk Gierveld (wetgevingsjurist Centrale Diensten HDJZ), Rosemarie Bastianen (senior beleidsmedewerker DGMO VenW), Bob Demoet (afdelingshoofd DGMO VenW), Emily Horninge (afdelingshoofd Ruimte, Ontwikkeling en Integratie van de Directie Bestuurlijk en Juridische Zaken VROM), Maaïke van Asten (senior beleidsmedewerker DG Luchtvaart en Maritieme Zaken VenW), Geert Koskamp (senior beleidsmedewerker DGMO en lid Ondersteuningsteam Sneller & Beter), Lennert Goemans (coördinator MIRT en Sneller & Beter VROM en lid Ondersteuningsteam Sneller & Beter), Aline Arends, Bart Doomen, Caspar de Jonge, Chantal Inia, Daphna Beerdsen, Désirée Valten, Donné Slangen, Gerda Korteland, Gineke Brokamp, Huub van der Kolk, Isabel van de Geer, Jeroen Mol, Koen Bron, Mara Michels, Monica Botter, Paul Weststeijn, Sander Rutten, Stef Meijs, Ron Hofman en Willie Zuliani (projectdirectie Sneller & Beter).

Zuiderzeelijn er niet is gekomen en de Groene Loper boven de A2 in Maastricht wel. Kortom: te veel om op te noemen!

Ja, u kunt zich nog opgeven wel tot donderdag 12:00 uur. Mail naar sneller.en.beter@minvenw.nl.

Terug naar boven

Resultaten

Uitvoeringsplan gereed: van denken naar doen

Sneller & Beter heeft het uitvoeringsplan afgerond. Hierin staat hoe de projectdirectie de instrumenten die gereed zijn, gaat inzetten bij nieuwe en recent gestarte infrastructuurprojecten. "We gaan nu van denken naar doen," stelt projectdirecteur Donné Slangen.

De mensen van Sneller & Beter zijn de afgelopen maanden druk bezig geweest om middelen te ontwikkelen waarmee projectorganisaties conform Sneller & Beter kunnen werken. Het gaat hierbij om het instrumentarium dat samenhangt met het initiatiefdocument, de startbeslissing, participatie, trechtering naar voorkeursbesluit en de oplevertoets. Meer concreet gaat het bijvoorbeeld om de code publiekparticipatie, manieren om eenvoudiger te



rekenen en simulaties van besluitvormingsprocessen. Donné: "De middelen zijn beschikbaar. We moeten ze nu toepassen in de projecten. Komend jaar kantelen we de organisatie. Projecten staan voorop. Het gaat nu niet meer om wat is de nieuwe werkwijze, maar hoe voeren we hem in"

Zes etalageprojecten

Het toepassen van het instrumentarium in de praktijk van alledag, vindt om te beginnen plaats bij zes 'etalageprojecten', legt Donné uit. Dit zijn nieuwe projecten waar zoveel mogelijk conform de Sneller & Beter-aanpak wordt gewerkt. "Bij voorkeur 100%", stelt Donné. "Door te focussen op zes projecten gaan we laten zien dat Sneller & Beter werkt in de praktijk." Bij minimaal twee projecten moet het komen tot een Sneller & Beter-voorkeursbeslissing. De projectdirectie kiest de zes etalageprojecten samen met de verantwoordelijke directies in het bestuurlijk overleg. In de opdrachtverlening richting Rijkswaterstaat zal VenW vervolgens sturen op de Sneller & Beter-aanpak. "Sneller & Beter is dan de norm waaraan we de projecten toetsen", aldus Donné.

Concrete ondersteuning

Sneller & Beter biedt ondersteuning aan projectmanagers die met de nieuwe aanpak aan de slag gaan. Dat gebeurt via het beschikbare instrumentarium, advisering en actieve medewerking in projectorganisaties van de zes etalageprojecten. Donné: "We kunnen helaas niet in alle nieuwe projecten voor 100% gaan meedraaien. Maar we staan wel klaar voor het beantwoorden van vragen of uitleg over de diverse instrumenten. Dat gaat gewoon door. Iedereen kan gewoon bij ons terecht."

Center for Decision Making

De projectdirectie Sneller & Beter is van tijdelijke aard. Na 2010 wordt ze opgeheven. Hoe gaat het dan verder? "We hebben ideeën voor een Center for Decision Making", vertelt Donné. "Hierin zullen de opgedane kennis en ervaringen worden ondergebracht. De precieze invulling ervan bekijken we de komende periode. Mogelijk haken we aan bij bestaande initiatieven, maar wellicht zal deze nieuwe organisatie op eigen benen blijven staan, voor ondersteuning aan de mensen die in de praktijk met Sneller & Beter te maken hebben. Voorlopig is dat nog niet aan de orde. Eerst maar eens zorgen dat we de Sneller & Beter-aanpak bij de zes etalageprojecten ingevoerd krijgen."

Wilt u meer weten? Mail naar donne.slangen@minvenw.nl

[Terug naar boven](#)

A1-zone – Samenwerking staat centraal

Een goede samenwerking tussen rijk en regio, en een prima participatietraject. Dat is helemaal de stijl van Sneller & Beter, maar hoe maak je de vertaalslag van papier naar praktijk? In de gebiedsgerichte verkenning A1-zone –  n van de voorbeelden op de



*netwerkbijeenkomst van 30 oktober – is dat gelukt.
“Kom maar luisteren hoe we dat doen”, zegt
Stephanie Teelen, manager participatie en
communicatie van de A1-zone.*

In Oost-Nederland zijn de snelweg A1 en de 'Berlijn-spoorlijn' belangrijke transportassen. Behalve een grote regionale functie, vervullen ze ook op de schaal van Nederland een belangrijke bijdrage aan de 'BV Nederland' voor het personen- en goederenvervoer tussen de Randstad en Oost-Europa.

Zestig stakeholders, tien opgaven

Begin 2008 ontstond het initiatief voor een integrale gebiedsontwikkeling, wat resulteerde in de Agenda A1-zone. "Daarin hebben we met zo'n zestig stakeholders tien opgaven voor het gebied vastgelegd", zegt Stephanie. "Zoals de ontwikkeling van stadsassen, goede en representatieve toegangswegen die de snel- en stadswegen met elkaar verbinden. Een andere opgave is om van de stationsomgevingen van Apeldoorn, Deventer, Hengelo en Enschede mooie OV-knooppunten te maken."



Toekomstbeeld

Die aanpak heeft geleid tot de gebiedsgerichte verkenning A1-zone. Sinds de zomer van 2009 zijn de plannen voor de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo en de plannen voor de integrale gebiedsontwikkeling gebundeld, wat is bekrachtigd met een brief van minister Eurlings. Sinds enkele weken is het Toekomstbeeld A1-zone 2030 vastgesteld door de Stuurgroep A1-zone, waarin de visie die de partners hebben op de ontwikkeling van de A1-zone is vastgelegd. Het Toekomstbeeld vormt hiermee een eerste stap in de trechtering van een 'agenda met opgaven' naar een zogeheten 'voorkeursbesluit over een investeringsprogramma A1-zone'.

Bundelen

In de stuurgroep A1-zone zitten de provincies Overijssel en Gelderland, de regiobesturen Twente en Stedendriehoek, de gemeenten Hengelo en Enschede en de ministeries van VenW en VROM. Komende maanden speelt participatie een belangrijke rol: zowel op beleidsmatig niveau (overleg met o.a. gemeenten en waterschappen) als extern. Stephanie: "Er wordt gesproken met tal van maatschappelijke organisaties, natuur- en milieuorganisaties en het bedrijfsleven." Na die bijeenkomsten volgt een bestuursconferentie, waarin de feedback van de 'stakeholders' wordt teruggekoppeld en waarin we als regio kijken hoe we krachten kunnen bundelen. "Het is een gebiedsgerichte verkenning van Apeldoorn tot de Duitse grens", vertelt Stephanie. "Samenwerking staat centraal, dat komt ook naar voren in ons participatieproject."

Wilt u meer weten? Mail naar s.teelen@overijssel.nl of surf naar <http://provincie.overijssel.nl/a1-zone>.

Terug naar boven

'Markt wil dolgraag meedoen met Sneller & Beter'

Marktpartijen willen graag werken volgens de Sneller & Beter-aanpak. Maar dan willen ze wel eerder kunnen meedenken over projecten. Dat stelt ons voor de vraag: Hoe vroeg is eerder?



"Die wens is begrijpelijk", zegt Sneller & Beter projectmanager Caspar de Jonge, naar aanleiding van het Nationaal Wegencongres waar Donné Slangen in september sprak en Sneller & Beter aanwezig was met een stand. Tijdens het congres werd uitvoerig gesproken over publiek-private samenwerkingen (PPS). Marktpartijen krijgen soms pas in een laat stadium – als een groot deel al is voorgeschreven – een opdracht om een plan uit te werken. Vervolgens lopen de transactiekosten fors op en moeten bedrijven langdurig een tenderteam in stand houden. De vergoeding daarvoor dekt slechts een deel van de kosten.

Caspar: "De wens van marktpartijen om eerder betrokken te worden bij infrastructuurprojecten, sluit naadloos aan bij de bedoelingen van de verkenningsfase van Sneller & Beter. Op hoofdlijnen zou je als bestuurders kunnen aangeven: dit is het probleem, kunnen jullie meedenken over een oplossing? Dat vraag je ook aan andere – maatschappelijke – partijen, dus waarom niet aan de markt?"

Door vroegtijdig mee te denken over oplossingen, kun je als bedrijf vervolgens snel duidelijkheid krijgen over haalbaarheid en uitvoerbaarheid, zegt Caspar. "Sluit jouw concept niet aan, dan val je misschien vroegtijdig af, maar heb je wel tegen relatief lage transactiekosten jouw creativiteit zichtbaar gemaakt."

Constructiever participeren

Nu de projectorganisatie Sneller & Beter bezig is met de uitwerking van de ideeën van de commissie-Elverding, komen vragen op over de gevolgen van snellere door betere besluitvorming op de samenwerking met de markt. Snellere – en ook meer doortastende – besluitvorming biedt de markt de kans om eerder en constructiever te participeren in infrastructurale projecten. Over die kansen spreekt projectdirecteur Donné Slangen van Sneller & Beter op woensdag 25 november tijdens de 5e Nationale Conferentie PPS in Bouw en Infra, in het Novotel Rotterdam Brainpark.

Een belangrijke vraag bij PPS is: hoe richt je de verkenningsfase zo in, dat de kennis en capaciteit van de markt ten volle wordt benut? Binnen de projectdirectie Sneller & Beter is Bart Doomen bezig om die kansen op een rijtje te zetten. "Je kunt diverse vormen van samenwerken onderscheiden", vertelt hij. Zo is er de meer traditionele vorm, waarbij de publieke partij opdrachtgever is en de private partij uitvoerder. Veel tijdwinst is dan te behalen door al in de planuitwerkingsfase te beginnen met het aanbestedingsproces. Zodra het Tracébesluit er ligt, kan dan worden begonnen met de bouw.

Betrekken in besluitvormingsproces

Een andere manier om een project uit te voeren is via een vergevorderde samenwerking, door marktpartijen



Bart Doomen houdt momenteel interviews met collega's en met het bedrijfsleven over PPS. Wilt u niet deelnemen aan een discussie, maar wel Bart uw

al zeer vroegtijdig in het besluitvormingsproces te betrekken – in de verkenningsfase. Bart: “Dan maak je optimaal gebruik van de creativiteit en efficiëntie van de markt. Die marktoplossingen kunnen zelfs bijdragen aan de uiteindelijke voorkeursbeslissing.” Vaak is sprake van DBFM-contracten: Design, Build, Finance, Maintain; de vroege participatie mondt uit in samenwerking tijdens de rest van het proces. Welke vorm van PPS ook wordt gekozen, simpel ligt het niet. Vraag is bijvoorbeeld hoe marktpartijen worden gecompenseerd, mocht er iets misgaan tijdens het proces. Wat dan? “Er zitten haken en ogen aan. Die moeten we in kaart brengen en oplossen”, aldus Bart.

Denk & Doe mee

Het Center for Decision Making organiseert een bijeenkomst met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de overheid om samen te onderzoeken hoe de markt kan helpen de besluitvorming over infrastructuurprojecten te versnellen. Caspar: “Ik ben vooral ook benieuwd naar het moment dat de markt instapt. Is dat al meteen vanaf het begin in de verkenningsfase? Of toch beter op een later moment in de verkenning?” Kunt en wilt u hierover discussiëren? Mail naar caspar.de.jonge@minvenw.nl.

mening geven? Mail naar bart.doomen@minvenw.nl. Bart is ook geïnteresseerd in antwoorden op vragen als: Hoe kan de markt in welke fase van het besluitvormingsproces een bijdrage leveren. In hoeverre kunnen in de verkenningsfase al afspraken worden gemaakt tussen markt en overheid? Wat voor compensatie verwacht de markt van haar activiteiten? En wat voor een bekostigingsconstructie past bij welke type project?

Terug naar boven

Haaglanden – ‘Graag Sneller & Beter werken’

Gerrit Jan Olthoff, voorzitter van de regiegroep MIRT-verkenning Haaglanden, wil graag iets kwijt over ‘zijn Verkenning’. “Er is hier écht de bereidheid om Sneller & Beter te werken. We willen dan ook graag een voorbeeld zijn voor andere projecten.”



Fase A van de MIRT-verkenning in de regio Haaglanden is een jaar na de start bijna afgerond. De formele afsluiting is nog dit jaar, als in het BO MIRT wordt ingestemd met de analyse die is gemaakt. Daarna kan fase B beginnen: de zoektocht naar concrete oplossingsrichtingen, zodat eind 2010 voorkeursbesluiten kunnen worden genomen in het bestuurlijk overleg.

Analyse, visie, scenario

Er is veel werk verzet, vertelt Gerrit Jan. Het afgelopen jaar zijn diverse onderdelen opgeleverd. Zo is onder meer een analyse gemaakt van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Haaglanden. Ook is een gedeelde visie op het gebied beschreven en is een scenariostudie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de economie en de bevolking. Bewoners en spilfiguren in de regio is via focusgroepen gevraagd hun mening te geven. Onder leiding van oud-burgemeester Wim Deetman van Den Haag heeft een groep personen uit bedrijven, maatschappelijke organisaties en universiteiten accenten aangebracht in de beschreven ambitie.

Trechtering

Van alle 15 weg- en OV-vraagstukken die op tafel lagen zijn – na een intensieve periode van trechtering – uiteindelijk vijf mogelijke vraagstukken voorgesteld om verder uit te werken. Gerrit Jan: “In fase B willen we uiteindelijk komen tot een klein mandje met voorkeursbesluiten, die de planstudie in gaan.” De regiegroep is er tijdens de trechtering vanuit gegaan dat alles wat in het huidige MIRT staat, is uitgevoerd in 2020. Tenslotte gaat de MIRT-verkenning Haaglanden over de periode 2020-2040. “Dus de A4 Delft-Schiedam ligt er dan!”, zegt Gerrit Jan. Ook vindt intensieve afstemming plaats met andere planstudies, zoals de verkenning Rotterdam Vooruit, Holland Rijnland en Antwerpen-Rotterdam. De ambities van alle deelnemende partijen spelen een belangrijke rol bij de verdere besluitvorming in fase B, vertelt Gerrit Jan. Zo moet Den Haag verder op de kaart worden gezet als stad van vrede, recht en veiligheid. De greenports (onder andere het Westland) en het kenniscluster Delft-Rotterdam-Leiden moeten een impuls krijgen.

Veel Sneller & Beter

Veel elementen van Sneller & Beter komen terug in het proces. Zo is voortdurend interactie met de bestuurders op regionaal niveau. In fase A is publieksparticipatie een belangrijk doel geweest. In Fase B gaat die participatie verder.

Gerrit Jan: “Ook de gebiedsgerichte benadering is een sterk element. Niet alleen kijken naar de doorstroming op de A4-passage, maar naar de hele regio inclusief de ruimtelijke opgaven en ontwikkelingen. Ik ben er persoonlijk warm van geworden dat er bij velen de wil is daar gezamenlijk en integraal over na te denken, redenerend vanuit het gebied. Het is een grote opgave om de verkenning in twee jaar uit te voeren, waarbij een voorkeursbesluit wordt genomen met zicht op de bekostiging.

Wilt u meer weten? Mail naar gerritjan.olthoff@minvenw.nl of surf naar <http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl>.

[Terug naar boven](#)

Hans Alders: ‘Gebruik de kennis van de omgeving’

Hans Alders kan het niet vaak genoeg zeggen, gezeten in een luxe blauwe fauteuil in het Haagse kantoor van Twynstra Gudde: stop veel energie in de gesprekken met omwonenden en andere betrokkenen, meteen al in het begin van het proces. “Dat is arbeidsintensief, maar het betaalt zich uit. De eerste, verkennende fase bij infrastructuurprojecten is héél belangrijk. Daar moet je winst boeken.”



De oud-minister van VROM en voormalig Commissaris van de Koningin in Groningen sprak op maandag 19 oktober in Den Haag over vroegtijdige participatie bij complexe infrastructurele projecten. Zelf was hij betrokken bij de aanleg van de Betuwelijn, en leidde hij vorig jaar de Alderstafel: de commissie die advies uitbracht over de toekomst van Schiphol. In die

commissie zaten tal van belanghebbenden, onder wie bewonersplatforms, bestuurders, KLM, de directie van Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland. Die uiteenlopende partijen moesten met een gezamenlijk advies komen over de groei van Schiphol, wat uiteindelijk lukte.

Angst

Maar het valt niet mee om het toverwoord participatie in de praktijk toe te passen, zegt Alders. "In gedachten zijn bestuurders vaak al aan het schetsen, zus en zo gaan we het doen. Ze lopen op de zaken vooruit, en realiseren zich niet dat er een omgeving is die ook veel kennis heeft."

Bestuurders en projectleiders moeten hun angst verdringen om met burgers of natuurorganisaties aan tafel te gaan. Zij leveren vaak een nuttige bijdrage aan de discussie. Alders: "Aan de Alderstafel zat namens de bewoners Cees van Ojik, een oud-huisarts. Al zijn kennis, daar neem ik mijn petje voor af."

Het is voor politici en ambtenaren de kunst om tegenstanders – zelfs degenen die tegen zijn en roepen 'ik ben er klaar mee' – niet als potentiële hindermacht te zien, maar als partij van wie kennis kan worden gebruikt. Dat is ook van belang bij een eventuele beroepszaak bij de Raad van State. "Als zij zien dat je op geen enkele manier een poging hebt ondernomen om de omgeving bij een project te betrekken, ben je weg."

Zo zat een organisatie als Natuur en Milieu niet aan de Alderstafel, maar werd met hen wel informatie gedeeld. Ook konden bewonersgroepen – wel deelnemers – met geld van de commissie-Alders specialisten van Natuur en Milieu inhuren.

Verhaal

Belangrijk bij complexe processen is het creëren van draagvlak, vertelt de oud-minister, die verwijst naar de Betuwelijn. "Als je een landdoorsnijdende verbinding maakt, moet je uitleggen waarom dat nodig is. Ga met dat verhaal het land in, en begin pas later over de inpassing. Dat ging mis bij de Betuwelijn. Stond er in de NRC een prachtige foto van bomen vol bloesem, met de kop: hier komt de Betuwelijn. Dan kom je zò op achterstand."

Niet iedereen kan (en moet) aan de vergadertafel zitten, stelt hij. Je moet je afvragen wie de échte vertegenwoordigers zijn. Van de bewoners, maar ook van de overheden. Net zo belangrijk is het creëren van een situatie waarin betrokkenen open met elkaar praten. En goede afspraken over contacten met de media. Alders: "Er is pas overeenstemming als er overeenstemming is dat er overeenstemming is. Dat maakt dat mensen concessies doen waar ze later niet aan worden gehouden als er geen overeenstemming is. Anders is elke partij bang om iets weg te geven."

Terug naar boven



Sneller & Beter Participatie- Inspiratieboek

Het gesprek met Hans Alders vond plaats in het kader van het Sneller & Beter Participatie-Inspiratieboek.

Maandagmiddag 2 november is er weer zo'n podiumgesprek. Dit keer met Ed Nijpels. Bent u projectleider en wilt u hierbij aanwezig zijn?

Mail naar isabel.vande.geer@minvenw.nl.

Handreiking Verkenning eerste kwartaal 2010 klaar

De realisatie van de Handreiking Verkenning ligt op schema. Eind december is het concept klaar, zodat in

het eerste kwartaal van 2010 de definitieve Handreiking Verkenning naar projectleiders kan worden verstuurd.

Het doel van de handreiking is 'uniformering', vertelt projectleider Marthe van Dongen van het centrum Tracé/mer van DVS (RWS), dat in opdracht van Sneller & Beter de handreiking maakt. "De invulling van de verkenningfase is nieuw, na het advies van de commissie-Elverding. Het is zaak dat iedereen de lessen van Elverding op dezelfde manier gaat toepassen. Dan hoef je niet telkens opnieuw het wiel uit te vinden."

Vier fasen

De Handreiking Verkenning – die gaat over de inrichting van de verkenningfase en de uitwerking van het procesontwerp Sneller & Beter – telt vier fasen. Nadat de startbeslissing is genomen, begint de startfase. Er wordt een plan van aanpak van het project gemaakt. Dat wordt aangevuld met een notitie reikwijdte en detailniveau, waarin duidelijk staat wat het probleem is en binnen welke randvoorwaarden naar oplossingen wordt gezocht. Ook is in deze eerste fase overleg met alle betrokkenen en belanghebbenden in de regio, zoals bewoners: herkennen zij de problemen die de bestuurders aangeven?

Kansrijke alternatieven

Stap twee is de analytische fase. Daarin wordt gezocht naar de meest kansrijke alternatieven, hooguit twee à drie. Marthe: "Als een weg dwars door een Natura 2000-gebied loopt of een stadscentrum, weet je dat het lastig wordt en een ander alternatief misschien meer haalbaar is. De fase eindigt met een notitie kansrijke oplossingsrichtingen."

In fase drie (beoordelingsfase) worden de kansrijke oplossingen nader onderzocht, onder meer op de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur; en wordt ook een kosten-batenanalyse gemaakt. Er komt een ontwerp-structuurvisie, waarin de variant wordt omschreven die het meest kansrijk is. In de slotfase (besluitvormingsfase) ligt de ontwerp-structuurvisie ter inzage, en wordt toegewerkt naar de voorkeursbeslissing. Dat wordt vergezeld door een bestuursovereenkomst, en uiteindelijk bekrachtigd in het BO MIRT. "Dan kan de planstudie beginnen", aldus Marthe.

Wilt u meer weten? Mail naar marthe.van.dongen@rws.nl.

Terug naar boven

ViA15 – 'Tijdwinst dankzij Elverding'

Hoe ga je om met de aanbevelingen van de commissie-Elverding op het moment dat je al met drie alternatieven de planstudie bent ingegaan? En kan dat eigenlijk nog wel? Het antwoord: een volmondig ja.

"Er zijn elementen in het gedachtegoed van Sneller & Beter waarmee we binnen de wettelijke procedures



wat kunnen, zoals versnelling van de besluitvorming”, zegt Alexander Dieperink, vanuit Rijkswaterstaat projectmanager VIA15.

Het project – een samenwerking tussen rijk, provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem-Nijmegen – kent een lange geschiedenis. In 2006 besloten de bestuurders in een convenant dat de A15 van Bommel naar Zevenaar zou worden doorgetrokken. Als gevolg van de ‘inspraak nieuwe stijl’ bleek dat er maatschappelijk behoefte was om ook naar andere alternatieven te kijken. Zoals het verbeteren van het bestaande wegennet, in combinatie met het verbeteren van het openbaar vervoer. En het doortrekken van de A15 op een andere manier, meer langs de Betuwelijn op en dan aansluiten op het knooppunt Oud-Dijk (A12-A18). Alexander: “Uiteindelijk zijn we met dat pallet aan alternatieven de planstudie ingegaan.”

Onderzoekslast

Dat kan gaan knellen, wanneer je kijkt naar de lessen van de commissie-Elverding. Als je met meerdere grote studies de besluitvorming in gaat, betekent dat een grote onderzoekslast, wat de kans op fouten vergroot. “Maar we hadden geen keus, zo zit de wet vandaag de dag in elkaar”, vervolgt Alexander. “Maar met de versnelling besluitvorming – een belangrijk Elverding-element – gaan we wél aan de slag.”

Voor het project VIA15 houdt dat concreet in dat er niet meer traditioneel wordt gewacht totdat de planstudie voor alle drie de alternatieven is afgerond. In dat geval zouden de politici 1½ tot 2 jaar op hun handen moeten zitten, en pas in actie mogen komen als alle punten en komma's zijn gezet.

Alexander: “Het bestuurlijke plaatje is vermoedelijk al vrij snel duidelijk. Bijvoorbeeld wanneer het gaat om de financiële consequenties. Wij zeggen nu: op basis van onderzoek dat genoeg is om iets te vinden, ga je al werken aan besluitvorming. We laten de besluitvorming gelijk meelopen met het onderzoek, zodat het politieke en maatschappelijke proces op gang komt.” Daar ligt een risico, want het definitieve besluit kan pas worden gekomen als de planstudie er ligt. Voordeel is echter dat bestuurders tijdig kunnen bijsturen, bijvoorbeeld op kostenniveau.

Tijdwinst

De planstudie is op z'n vroegst eind 2010 klaar, dankzij Sneller & Beter start de politieke besluitvorming een jaar eerder. Dat is tijdwinst. “Ook gaan we de omgeving eerder en intensiever betrekken. En de reacties uit de omgeving worden ook neergelegd bij de bestuurders. Zo zitten betrokkenen eerder in het proces, en niet pas op het einde van de rit. Dat voorkomt veel onzekerheid”, aldus Alexander.

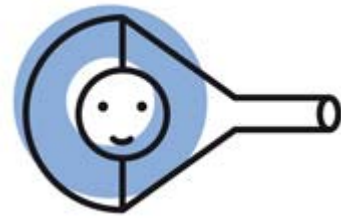
Wilt u meer weten? Mail naar alexander.dieperink@rws.nl of surf naar <http://www.VIA15.nl>.

[Terug naar boven](#)

Gebiedsagenda als voorbereiding op

MIRT-verkenning

Hoe gaan we om met de gebiedsagenda's? Die vraag stond centraal tijdens de gesprekken tussen vertegenwoordigers van VenW, VROM, LNV en EZ en directeuren in de regio.



Gebiedsagenda's zijn een relatief nieuw fenomeen. In 2008 werd er voor het eerst over gesproken.

"Eigenlijk zijn de gebiedsagenda's een integrale doorvertaling van rijksbeleid op het gebied van onder meer mobiliteit, ruimte en natuur naar een regionale situatie", legt Heleen Groot uit. Namens VenW is zij één van de twee projectleiders van de gebiedsagenda's.

Gebiedsagenda's nuttig

In veel regio's leggen ambtenaren en bestuurders nu de laatste hand aan de gebiedsagenda's. Om op hoog ambtelijk niveau met elkaar te bespreken hoe ver de gebiedsagenda's zijn, en wat er nog moest gebeuren om ze klaar te krijgen voor het bestuurlijk overleg maakten DG's en directeuren van EZ, VROM, LNV en EZ de afgelopen maanden een 'rondje Nederland'. De reacties op de gesprekken zijn van beide kanten positief. Het commitment is van beide kanten zeer groot, zegt Heleen. "Iedereen is ervan overtuigd dat de gebiedsagenda's erg nuttig zijn."

Naadloos aansluiten op Sneller & Beter

Enthousiasme is prachtig, maar wat moet je nu precies met die gebiedsagenda's? "Ze zijn straks het startpunt bij de aanpak van een probleem", legt Heleen uit. Zo zijn sommige steden door files lastig bereikbaar maar speelt woningbouw of de aanwezigheid van belangrijke natuur in de regio ook een rol. Daarmee sluiten de gebiedsagenda's dus naadloos aan op Sneller & Beter. "Het is eigenlijk de voorbereiding voor een MIRT-verkenning", zegt Heleen.

Trechteren

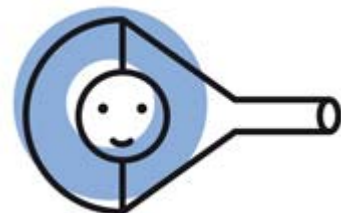
Volgens Sneller & Beter moet je mobiliteitsopgaven bij voorkeur bezien vanuit een zo breed mogelijk perspectief. En dat is precies wat een gebiedsagenda doet. Heleen: "Het gaat erom dat je in eerste instantie breed kijkt. Hoe meer je aan de voorkant goed doet, des te meer tijd win je in het vervolgtraject. Daarmee wordt het dus echt sneller en beter. De gebiedsagenda's zou je dus ook kunnen zien als een vorm van trechtering zoals dat binnen Sneller & Beter aan de orde is."

Wilt u meer weten? Mail naar heleen.groot@minvenw.nl.

Terug naar boven

Samen leren: themabijeenkomsten VenW en Sneller & Beter

De afdeling Bereikbaarheid en Wegvervoer van VenW en de projectdirectie Sneller & Beter organiseren themabijeenkomsten om het Elverding-gedachtegoed te implementeren bij infrastructuurprojecten.



De afdeling Bereikbaarheid en Wegvervoer richt zich onder meer op het begeleiden van verkenningen en planstudies voor de aanleg van wegen en wegverbredingen. Geert Koskamp, binnen de afdeling contactpersoon voor Sneller & Beter en lid van het Sneller & Beter-Ondersteuningsteam: "Het doel van de tweewekelijkse themasessies is tweeledig. We willen weten wat Sneller & Beter allemaal al voor slimme dingen voor ons heeft bedacht, om sneller en beter te kunnen werken in de verkenningsfase en de daarop volgende fasen. Maar we willen ook aan Sneller & Beter teruggeven waar wij bij verkenningen in de praktijk tegenaan lopen bij de toepassing van de Sneller & Beter aanpak. Wellicht kunnen we vanuit de praktijk suggesties geven."

De eerste themamiddag vond plaats op 20 oktober. De volgende zijn op dinsdag 3 november, dinsdag 17 november en maandag 30 november.

Wilt u meer weten? Mail naar geert.koskamp@minvenw.nl of paul.weststeijn@minvenw.nl.

[Terug naar boven](#)

Gezocht: visualisatie-instrumenten

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat onderzoekt in opdracht van de projectdirectie Sneller & Beter welke visualisatie-instrumenten kunnen worden ingezet bij MIRT-studies.

"We gaan in kaart brengen welke (interactieve) instrumenten er zijn, en hoe die instrumenten in de verschillende fasen van de besluitvorming kunnen worden toegepast", vertelt Saskia Zwartjes van RWS, die het project begeleidt. Het onderzoek is gericht op het visualiseren van projectinformatie, zoals de visie of probleemdefinitie van het project. Of de mogelijke aanpak van de aanleg van een weg of spoorlijn. Ook is het mogelijk om (milieu)effecten van het project op bijvoorbeeld luchtkwaliteit of geluidshinder te visualiseren, en de effecten van compenserende maatregelen. De visualisatie kan gebruikt worden bij het verwerven van draagvlak voor een aanpak, zowel bij de publieksparticipatie als bij de bestuurlijke afstemming.

Saskia is op zoek naar ervaringen

Saskia is op zoek naar medewerkers van VenW en VROM, die de afgelopen jaren ervaring hebben opgedaan met visualisatie-instrumenten van marktpartijen, bijvoorbeeld omgevingsmanagers. Te denken valt aan tekeningen, kaartbeelden, 2D-plattegronden, 3D-simulaties, animaties, fotomontages, digitale maquettes en ontwerptafels. Wie nuttige en leuke ervaringen heeft, kan die delen met Saskia, zodat zij weet wat er te koop is. Ook wil Saskia weten welke instrumenten specifiek werken voor V&W en VROM.

Heeft u suggesties? Mail naar saskia.zwartjes@rws.nl.



Terug naar boven

Nieuws

www.snellerenbeter.nu bijna gereed

't Is bijna zover: de Sneller & Beter-website gaat de lucht in. Deze site is een kennisbank, toolbox en platform voor iedereen die (professioneel) betrokken is bij de aanleg van infrastructuur en alles wat daar omheen hangt. Het 'algemene publiek' wordt bediend door de websites van de ministeries van VenW en VROM. De informatie op die sites actualiseren we binnenkort.



Terug naar boven

Grote spoedaanpakcampagne gestart

U heeft 'm wellicht al gezien: de nieuwe campagne over de dertig schoppen! Deze campagne bestaat uit een radiospot, grote advertenties in de landelijke dagbladen, advertorials in de huis-aan-huisbladen, internetbanners en grote reclamemasten langs de A4. Langs die A4 komen binnenkort ook borden met 'artist-impressions' van de toekomstige situatie en ook de reguliere bouwboarden worden onderdeel van de campagne. Vanaf 14 december besteedt ook Postbus-51 aandacht aan de Spoedaanpak. De campagne is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de VenW-beleidsprio's Spoedaanpak, Randstad Urgent en Sneller & Beter en de Dienst Communicatie van VenW.




Terug naar boven

Sneller & Beter in het nieuws

Afgelopen maand stond er een uitgebreid artikel over de Sneller & Beter-aanpak in het vakblad voor civiel- en milieutechnici Land+Water, een kleine aankondiging in het huismagazine VROM.NL en een persoonlijk interview met projectdirecteur Donné Slangen in het Financieel Dagblad. Komende maand komt er een artikel in Verkeerskunde en op www.verkeerskunde.nl, in het RWS-magazine Via Natura en in het Nieuwsblad Transport.

 Financieele Dagblad 23-10-2009 (VW4180.pdf)

 091001LandenWater.pdf

Terug naar boven

Gineke Brokamp gestart als Conferentiesecretaris

Sneller & Beter heeft versterking gekregen van de komst van Gineke Brokamp. Zij houdt zich vooral bezig met de organisatie van de ambtenaren-netwerkbijeenkomst op 30 oktober 2009 en de bestuurlijke conferentie op 3 februari 2010. Gineke werkt 4 dagen per week, is 36 jaar, getrouwd en heeft 3 dochters. Voor Sneller & Beter werkte zij onder andere als projectsecretaris binnen de sector Sociale Zekerheid. In die rol organiseerde zij veel congressen en bijeenkomsten. Gineke is bereikbaar via gineke.brokamp@minvenw.nl en 06-13173863.



Terug naar boven

Agenda

Vrijdagochtend 30 oktober organiseert Sneller & Beter een conferentie voor alle collega's - en externen met een 'projectenpet' op - die Sneller & Beter (gaan) werken.

U kunt zich aanmelden via sneller.en.beter@minvenw.nl.



Maandagmiddag 2 november (14.00-15.30 uur) is er in Den Haag een podiumgesprek met Ed Nijpels (oud-minister VROM, voorzitter ONRI) over participatie voor het Participatie-Inspiratieboek. Bent u projectleider en wilt u hierbij aanwezig zijn? Mail naar isabel.vande.geer@minvenw.nl.

Donderdag 12 november is Donné Slangen in Utrecht dagvoorzitter op de VenW-vervlechtingdag. Vervlechting is het parallel laten lopen van een (publiekrechtelijke) besluitvormingsprocedure met een aanbestedingsprocedure, waarbij informatie-uitwisseling tussen de twee procedures plaats vindt. Meer weten? Mail naar diederik.bijvoet@rws.nl.

Woensdag 25 november spreekt Donné Slangen op de 5e Nationale conferentie over PPS in Bouw en Infra. De titel van zijn bijdrage luidt: 'Binnen 7 jaar een nieuwe weg'.
[Lees meer](#)



Dinsdag 1 december spreekt de Sneller & Beter-DG Chris Kuijpers, DG Ruimte van VROM, op het Internationaal Gebiedsontwikkeling Congres. Sneller & Beter staat er met een stand.
[Lees meer](#)



Woensdagmiddag 3 februari organiseert Sneller & Beter een conferentie voor landelijke, regionale en gemeentelijke bestuurders, maatschappelijke organisaties en marktpartijen (ingenieursbureaus enzovoort) die Sneller & Beter (gaan) werken en voor relevante wetenschappers en media.

Terug naar boven

Colofon

In de & leest u de laatste ontwikkelingen en achtergronden van het project Sneller & Beter. De & verschijnt zo vaak als nodig en minimaal eens per maand. De nieuwsbrief is bestemd voor iedereen die betrokken is bij en/of geïnteresseerd is in het project.

Contact

Postadres: postbus 20901
 2500 EX Den Haag
 Bezoekadres:
 Ministerie van Verkeer en
 Waterstaat, Plesmanweg 1-6,
 2597 JG Den Haag
 (vleugel E-1).
 070-3516186, 06-29543720
 of
sneller.en.beter@minvenw.nl

Aan- of afmelden?

Wilt u zich aan- of afmelden voor de nieuwsbrief of wilt u de nieuwsbrief op een ander e-mailadres ontvangen?
 Mail naar
sneller.en.beter@minvenw.nl

Input is welkom!

Heeft u een vraag, idee, nieuws of suggesties voor de nieuwsbrief?
 Mail naar
sneller.en.beter@minvenw.nl

Nederland in beweging

Samen werken, samen leven vraagt om economische groei, sociale ontwikkeling en een mooie, schone leefomgeving.

Met het project 'Sneller & Beter' halveren overheid, burgers en maatschappelijke organisaties doorlooptijden van nieuwe infrastructuurprojecten. Bestaande projecten krijgen een versnelling. Op korte termijn resulteert dit in een krachtige economische impuls.

We verbeteren de kwaliteit van de keten, van initiatief tot besluitvorming tot uitvoering tot beheer. Een krachtdadige besluitvorming is hierbij leidend, die voortvloeit uit zorgvuldigheid, samenwerking én dialoog. Zo leggen we een stevige, onbetwiste basis onder alle vervolgstappen die nodig zijn om infrastructuurprojecten in samenhang met de omgeving daadwerkelijk te realiseren.

Een betere besluitvorming, (samen)werken, van wetgeving en budgettering resulteren eind 2010 in een gemiddelde projectduur van zeven jaar.

Sneller & Beter is een project van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.