

## Een einde aan inpassingsdiscussies en gekke koeietunnels

### Eric Tissingh

**Graduation Date:**  
11 December 1998

**Graduation committee:**  
van Maarseveen  
L. De Jong  
M.J.G. Witbreuk  
De Zeeuw (Min. van V&W)

**Organisation:**  
Min. van V&W

Tegelijk met de toenemende ruimtedruk en de hoge welvaart is er de laatste jaren steeds meer oog voor het natuurlijke milieu en de leefomgeving. De politieke en vooral maatschappelijke vraag om infrastructuur te integreren in de omgeving - door (dure) tunnels of verdiepte liggingen - is dikwijls onderwerp van discussie tussen bestuurlijke en maatschappelijke partijen. Bekende voorbeelden van deze zogenaamde inpassingsdiscussies zijn de A4 Midden Delfland of de HSL-tunnel onder het Groene Hart.

Gezien het beperkte budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat kan maar een beperkt aantal inpassingswensen gehonoreerd worden. Het ontbreekt echter aan een systematiek die behulpzaam is bij het bepalen van de wijze van inpassing van infrastructuur in de omgeving. De besluiten over inpassing van infrastructuur worden dan ook als onduidelijk, ondoorzichtig en subjectief ervaren. Dit zorgt ervoor dat de inpassingsdiscussies in grote aantallen en in alle hevigheid gevoerd worden. In dit onderzoek is een systematiek ontwikkeld die de wijze van inpassing voor een infrastructureel project als output heeft. Daarbij is *gestreefd* naar objectiviteit en universele toepasbaarheid. Uit een uitgevoerde evaluatie van de systematiek zijn conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zodat zij uiteindelijk naar een daadwerkelijk - in de praktijk - toe te passen systematiek kan toewerken.

#### De vraagstukken

Dit onderzoek heeft zich gericht op de volgende vraagstukken:

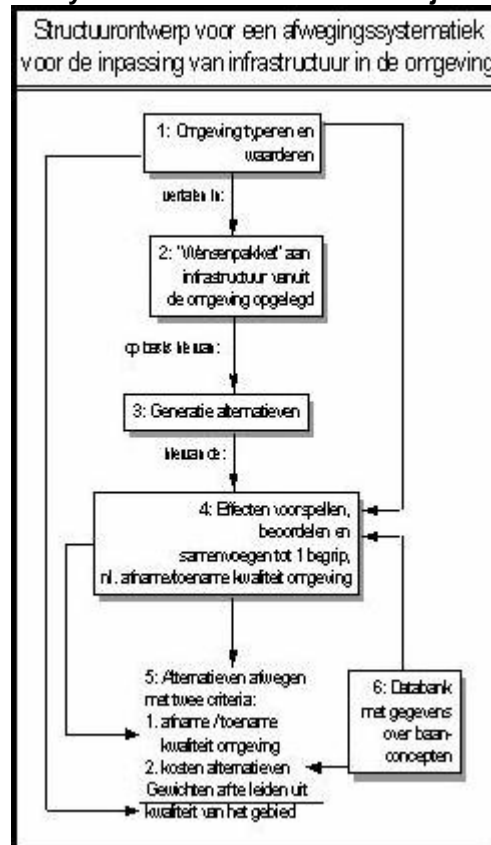
- Hoe ziet een theoretische beschouwing over afwegingsmethoden eruit en in hoeverre zijn elementen daaruit te gebruiken in dit onderzoek?
- Wat zijn sterke en zwakke punten van systematieken en onderzoeken naar inpassing die in het verleden zijn uitgevoerd en in hoeverre zijn elementen daaruit te gebruiken in dit onderzoek?
- Hoe kan op basis van bovenstaande constatering een systematiek samengesteld worden?
- Wat zijn zwakke en sterke punten van de systematiek en wat zijn de gevolgen van implementatie in de praktijk?
- Welke conclusies kunnen getrokken worden en aanbevelingen worden gedaan ten behoeve van vervolgonderzoek om te komen tot een daadwerkelijk - in de praktijk - toe te passen en te gebruiken systematiek?

#### Samenvatting

In de ontwikkelde systematiek wordt getracht om *gewichten zo expliciet en objectief mogelijk* toe te kennen aan een *vaste set beoordelingscriteria*. Daarnaast is de systematiek opgezet volgens een nieuwe gesignaleerde benaderingswijze van het inpassingsprobleem: "*van buiten naar binnen*".

Deze benaderingswijze kenmerkt zich doordat er nauwkeurig en expliciet naar de kwaliteit en de kenmerken van de omgeving (buiten) wordt gekeken. Op basis hiervan worden wensen aan de infrastructuur gesteld en alternatieven ontwikkeld (binnen). De traditionele benadering "van binnen naar buiten" kenmerkt doordat zij vanuit de infrastructuur (verkeerstechnische eisen) redeneert (binnen). De relatie met de omgeving (buiten) wordt echter niet of niet helder gelegd.

### De systematiek bestaat uit een vijftal stappen.



#### Stap 1

In de eerste stap wordt het gebied rond de geplande infrastructuur nauwkeurig beschreven en op kwaliteit beoordeeld. Duidelijk wordt wat in een gebied wel belangrijk is en wat niet.

#### Stap 2

Op basis van de nauwkeurige omschrijving van het gebied wordt gekeken welke hoogteliggingen van en maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn om deze belangrijke gebiedskenmerken in stand te houden.

#### Stap 3

Door deze verschillende hoogteliggingen en aanvullende maatregelen logisch te combineren ontstaat uiteindelijk een aantal alternatieven om infrastructuur aan te leggen.

#### Stap 4

Van de alternatieven wordt voorspeld en beoordeeld wat:

1. de kosten zijn;
2. de toenames of afnames van de kwaliteit van het gebied ten gevolge van uitvoering van de alternatieven zijn.

**Stap 5**

De alternatieven worden door middel van multicriteria methoden tegen elkaar afgewogen op basis van bovenstaande twee criteria.

Dit resulteert in een rangorde van alternatieven. Het gewicht dat aan deze criteria wordt toegekend, wordt afgeleid uit de - in stap 1 vastgestelde - kwaliteit van de omgeving. Daarbij wordt uitgegaan van de vooronderstelling dat naarmate een gebied een hogere kwaliteit (grotere waarde) heeft, de initiatiefnemer bereid is hier meer geld voor inpassing aan te besteden. Het gewicht dat aan de kosten wordt toegekend is dus lager naarmate het gebied waardevoller wordt.

Uitvoering van een gevoeligheidsanalyse resulteert in uitspraken omtrent de zekerheid van de rangorde van alternatieven.

**Vernieuwingen**

Een starre toepassing in de praktijk van bovenstaande systematiek zal niet resulteren in een vermindering van inpassingsdiscussies. Het is niet reëel te verwachten dat men zich bindt aan de uitkomsten van een dergelijke systematiek, laat staan dat men zich daarbij neerlegt. Inpassing zal altijd veel subjectieve aspecten bevatten en een emotioneel en zwaar onderwerp blijven. Bovendien leidt een starre toepassing van de systematiek tot een drastische afname van onderhandelings- en bewegingsruimte voor politici en bestuurders.

Dat neemt echter niet weg dat besluiten over de inpassing van infrastructuur niet duidelijker, doorzichtiger en minder subjectief gemaakt hoeven te worden. De voordelen op lange termijn liggen voor de initiatiefnemer van de aanleg van infrastructuur in een betere voorspelbaarheid en beheersbaarheid van het investeringsprogramma. Dat de gedupeerden van de aanleg en het gebruik van infrastructuur recht hebben op een duidelijke en heldere uitleg over waarom de infrastructuur juist bij hen in de tuin komt te liggen, moge duidelijk zijn.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om op een consistente en onderbouwde manier besluiten te nemen over de inpassing van infrastructuur. Dat daarbij zelfs mogelijkheden aangedragen zijn om gewichten op een minder subjectieve wijze en meer consistent aan criteria toe te kennen, is een impuls om hard te werken aan een groter inhoudelijk aandeel in de besluitvorming over de inpassing van infrastructuur.