

Samenvatting van discussie met Wethouder Horst en E. van Garderen op 17 november 2011. Aanwezig van SHB&L J. Lobeek, J. Ramsbotham, R. Wesselingh

MMA

of

meest milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget

Hier is mijn (Joyce Ramsbotham's) versie van de discussie op 17 november met Horst en Esther van Garderen over de meest milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget.

Mevr. Ramsbotham dringt erop aan dat ook de milieuaspecten van het project goed geregeld worden in de BOK2.

Jan heeft geschreven: In dat verband vraagt zij of kan worden geëist van RWS dat het MMA niet alleen wordt opgesteld, maar ook wordt uitgevoerd.

Een correct weergave moet zijn: In dat verband vraagt zij of kan worden geëist van RWS dat het meest milieu vriendelijke alternatief **dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget** niet alleen wordt opgesteld, maar ook wordt uitgevoerd.

Mevr. van Garderen stelt dat het uitvoeren van het MMA niet mogelijk zal zijn.

JR : Ik heb niet gezegd MMA maar de "meeste milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget" moet uitgevoerd worden. Dat is iets anders.

EvG : Dat hebt je niet geschreven

JR : Jawel, dat heb ik wel geschreven. Kijk in het brief aan de heer Horst - daar staat "de meeste milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget".

EvG : Kijkt in het brief en zegt, "Jja dat is waar, dat is inderdaad anders maar het beslissen van welke ontwerp de meeste milieu vriendelijk is zal moeilijk zijn".

JR : "Maar niet onmogelijk want als je, bijvoorbeeld, de lijst van eisen en wensen zoals aangegeven in de brief van augustus (1108?) neemt en alle eisen en wensen een waardeeringsfactor geeft en dan beoordeelt in hoever elke eis en wens wordt ingevuld in elke ontwerp en de twee getallen vermenigvuldigt, dan hebt je een mogelijkheid om te beoordelen welke ontwerp het meest milieu vriendelijke alternatief dat ook de verkeers problemen oplost en binnen budget is".

EvG : geeft aan dat zij over dit zal nadenken en bespreken met RWS.

Dit is een weergave van de discussie. Dus hoewel Jan heeft formeel gelijk dat EvG heeft gezegd dat het uitvoeren van het MMA is niet mogelijk, het is echter NIET een correcte samenvatting van de hele discussie of van de conclusie van de discussie. Om te zeggen dat het uitvoeren van het MMA niet mogelijk is in de notulen geeft het verkeerd indruk want ik heb alleen gesproken over de de “meeste milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget” en EvG geeft duidelijk toe dat er een verschil is.

Om consequent elke keer uit te laten “dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget” "does more damage than good" en helpt niet de SHB&L haar doelstelling te bereiken.

Zoals ik heb gezegd in een eerder email er is een grote verschil tussen het MMA zoals bedoeld in de MER en het “meest milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget”

Ik denk dat Jan en ook Henk hebben het verschil niet gerealiseerd.

In Jan's gesprek met Henk zegt je “: in de nieuwe marktbenadering wordt de MMA ingevuld door de aanbieders, op basis van een functionele omschrijving van RWS van wat er door de aanbieders op dat punt moet worden geleverd.” De functionele omschrijving van RWS kan zijn bijvoorbeeld – “het nemen van de alle mogelijke maatregelen (binnen budget) zodat er wordt aan de wetgeving voldaan en bovendien dat de omgeving het minste geluidsoverlast en het minste lucht vervuiling heeft” - dus ook boven wettelijke als er voldoende budget is.

Als je de wetgeving leest wordt in de inleiding van de wet de doel van de wet aangegeven en het is belangrijk dat er wordt ook voldaan aan de doel van de wet – namelijk de geluidsoverlast en de lucht vervuiling te minimaliseren voor de bevolking – de doel is belangrijker dan te zeggen “het is toegestaan om zo hoog mogelijk niveaus te hanteren dat toegestaan worden binnen de wet.”

Jan zegt ook “Op die omschrijving - en de latere beoordeling van de aanbiedingen - kan SHBL invloed uitoefenen door inspraak op omschrijving, inspraak op beoordelingskader, prioritering en beoordelingscriteriën. Omdat de ideeën daarover bij RWS noch vaag zijn is het goed als SHBL daarvoor initiatieven neemt.” Ik probeer juist NU invloed uit te oefenen op de omschrijving want als je wacht tot het inspraak moment ben je meestal te laat.

Antwoord van Horst “MMA: Uit brief SHBL bleek niet duidelijk dat MMA niet van SHBL komt maar van de aanbieders.” Wat bedoel je hiermee? Ik heb heel duidelijk gesteld in de brief dat de aanbieders moeten aantonen hoe milieu vriendelijk hun aanbieder is en moeten de berekening aangeven welke milieu niveaus worden gehaald in hun aanbieder – dus het is heel duidelijk dat het MMA (dat de verkeersprobleem oplost en is ook binnen budget) komt van de aanbieders en niet van de SHB&L.

Ik geef toe dat de terminologie van MMA (zoals in de MER) en de “meeste milieu vriendelijke alternatief dat de verkeers problemen oplost en is binnen budget” verwarrend en leidt makkelijk tot een misverstand. Misschien moeten wij praten over de MEESTE MILIEU OPTIMALISEERDE ONTWERP (MMOO)

Jan en Rob, ik besteed nu veel tijd op dit onderwerp, ondanks dat ik ben met vakantie omdat ik vindt dat het erg goed begrepen moet worden en zodat er geen misverstand ontstaat. Bovendien wij moeten vechten voor bovenwettelijke maatregelen en niet gelijk instemmen met de mening van RWS dat bovenwettelijke maatregelen niet mogelijk zijn tenzij de regio betaald. Dit is een onderhandelingspositie en wij moeten het hoog inzetten om iets te bereiken. Kijk wat gebeurt is met de A4 bij Schiedam.