

Meer ruimtelijke basisinformatie beschikbaar voor MER

door Paul Veerkamp en Eric Koomen

Ruimtelijke informatie, ook wel Geo-informatie genoemd, omvat alle informatie die op een of andere manier is gekoppeld aan een locatie. De hoeveelheid digitale ruimtelijke informatie is de afgelopen jaren explosief gestegen. Schattingen gaan uit van meer dan 25.000 ruimtelijke datasets bij de overheid alleen. Jaarlijks worden enkele miljarden gestoken in het bijhouden van al die ruimtelijke gegevens. Nederland neemt met deze informatiedichtheid een unieke positie in de wereld in.

Tussen de beschikbare ruimtelijke informatie bevindt zich ook het nodige dat interessant is voor de wereld van de MER-maker. In dit artikel worden recente ontwikkelingen op het gebied van geo-informatie toegelicht. Zo wordt onder meer een aantal nieuw beschikbaar gekomen bestanden voorgesteld en wordt kort ingegaan op het zoeken, inzien en presenteren van geo-informatie. Tot slot wordt beknopt ingegaan op de toekomst.

Topografische kaarten

Milieu-effectrapportages zijn bij uitstek gebaat bij ruimtelijke informatie en er wordt hierbij dan ook al jaren dankbaar gebruik van het aanbod aan digitale geografische informatie. Topografische kaarten bijvoorbeeld, zijn niet meer weg te denken uit een MER. Maar in de afgelopen jaren zijn enkele interessante geografische gegevenssets beschikbaar gekomen die mogelijk nog niet bij alle MER-makers even bekend zijn. Voorbeelden hiervan betreffen informatie over uiteenlopende onderwerpen als wegen (NWB), kadastrale percelen (AKR/LKI), gede-

tailleerde topografische informatie (GBKN), hoogteligging maaveld (AHN), archeologische vindplaatsen (AMK, ARCHIS) en toekomstige bouwlocaties. Overigens zijn nog niet alle gegevens voor een MER direct digitaal beschikbaar. Zo is gedetailleerde informatie over het voorkomen van beschermde diersoorten meestal niet direct voorhanden en is deze informatie vanwege de Europese Habitat-Vogelrichtlijn wel zeer relevant gebleken.

Gegevenshuishouding

De ruimtelijke informatie wordt veel meer gestructureerd verzameld en opgeslagen dan voorheen. Deze verbeterde gegevenshuishouding is vaak opgezet rond grote projecten of specifieke thema's. Dit was ook hard nodig want zelfs recente voorbeelden lieten zien dat niet elk bestand eenzelfde definitie of locatie hanteerde voor bijvoorbeeld hectometring paaltjes en wegvakken of voor dijkhoogtes of woonadressen. Dit veroorzaakte fouten of verlegde de discussie naar inhoudelijke details.

Grote projecten als Maaswerken en HSL hebben in het recente verleden hun eigen projectgebonden databases opgezet. De verschillende studies van deze projecten konden hiervan gebruik maken. Diverse dienstonderdelen hebben inmiddels ook initiatieven ontplooid om een meer organisatiebrede voorziening voor Geo-informatie op te zetten. Zo beschikt directie Oost-Nederland over een eigen Geoloket met een zeer uitgebreide hoeveelheid informatie. Eind dit jaar worden bij directie Noord-Brabant de geografische en thematische basisgegevens als interactieve kaarten via een intranetbrowser toegankelijk gemaakt voor alle medewerkers. Ook samenwerkingsverbanden kunnen op dergelijke wijze gebruik maken van dezelfde gegevens. En directie Oost-Nederland en Provincie Gelderland hebben eerder

al bij wijze van proef een internetsite opgezet om onderling gegevens uit te wisselen voor het A50/A73 project.

Voor verschillende thema's zijn de afgelopen jaren geïntegreerde data-sheets opgezet. Zo beschikken enkele regionale directies van Rijkswaterstaat over het geluidsmodel Silence. Dit model bevat een uitgebreide database met alle noodzakelijke gegevens, zoals verhardingen, schermen, huizen en verkeerscijfers. Nieuw aan dit model is dat directies hier nu ook snel globale geluidsberekeningen mee kunnen uitvoeren. Voor het wegbeheer wordt overal Kern(GIS) gebruikt, hetgeen een scala aan weggebonden informatie biedt.

Ruimtelijke informatie die binnen ons Ministerie veel wordt gebruikt is door de Meetkundige Dienst centraal aangeschaft en opgenomen in het basispakket Geo-gegevens. Dit basispakket groeit nog gestaag. Momenteel wordt onderzocht welke gedetailleerde bewoningsgegevens het beste kunnen worden opgenomen en zijn er initiatieven voor opname van de verzameling van gebieden met enige vorm van bescherming of eigen beleid. MER-makers kunnen natuurlijk ook zelf hun behoeften kenbaar maken aan het Geo-loket of via het gebruikersoverleg GIS en planstudies.

> vervolg op pagina 5

Internetadressen

Geo-loket: tel. 015-2691444, geoloket@mdi.rws.minvenw.nl
AVV-servicedesk: tel. 045-5605200, servicedesk@avv.rws.minvenw.nl
MD, afdeling Kartografie en GIS-toepassingen: tel. 015-2691431

GIS-plaza: www.venwnet.minvenw.nl/gisplaza
GEO-plaza: www.geoplaza.nl
NCGI: www.ncgi.nl
Internet atlas van Nederland: www.atlasvannederland.nl

MER'en met interactieve ruimtelijke informatie op het internet:
www.aanlega50.nl
www.hslzuid.nl
www2.demis.nl/haringvliet/Mapper.asp
www.maaswerken.nl
www.venwnet.minvenw.nl/rws/mdi/planstudies/webdemo/index.htm
www.digitale-plannen.nl

Het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) is een landsdekkend digitaal hoogtebestand met een minimum punt dichtheid van 1 punt per 16 m², zelfs voor een gemiddelde achtertuin zijn meerdere hoogtepunten beschikbaar. In 2002 is het voor heel Nederland beschikbaar: www.Geo-Loket.nl
Het Kadaster biedt o.a. digitale kadastrale kaarten in het LKI (landmeetkundig informatiesysteem) en administratieve informatie in het AKR (Administratieve Kadastrale Registratie). In combinatie is een gedetailleerde perceelskaart mogelijk en bijbehorende informatie over eigenaar, kadastraal perceelnummer etc.:

www.kadaster.nl

Op de Nieuwe kaart van Nederland staan alle aangemelde plannen voor woningbouw, infrastructuur en bedrijventerreinen. Een nog af te ronden nieuwe versie geeft een beeld van Nederland in 2010-2030. De kaart wordt als een volwaardig GIS-bestand opgebouwd en is vanaf maart 2002 leverbaar: www.nieuwekaart.nl

AVV levert alle wegen in Nederland (Nationaal Wegenbestand, NWB) als digitaal bestand. Ook is er een NWB-vaarwegen en NWB-spoorwegen. In totaal bevat het NWB: 130.000km rijwegen, 5000 km vaarwegen en 3500 km spoorwegen. De Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) is de meest gedetailleerde topografische basiskaart van heel Nederland. In bebouwde gebieden is de schaal 1:500 of 1:1000 en in landelijke gebieden 1:2000: www.gbkn.nl
Het Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) brengt dit jaar de laatste ontbrekende provinciale Archeologische Monumenten Kaart (AMK) uit. Deze kaarten zijn alleen digitaal beschikbaar en bevatten onder meer de locatie, beschrijving en waardebeoordeling van archeologische terreinen en individuele adresgegevens: www.archis.nl/html/producten.

Geo-informatie zoeken

Hoewel steeds meer informatie beschikbaar komt en Rijkswaterstaat haar gegevenshuishouding op orde brengt, blijft het vinden van de juiste informatie voor je eigen project vaak nog behoorlijk lastig. Probeer maar eens het meest recente beeld van toekomstige woningbouwlocaties te achterhalen of na te gaan voor welke delen van een studiegebied een compensatieplicht geldt. Wie kan ik daarvoor aanspreken? Voor de minder ervaren MER-maker begint hier een ware zoektocht.

Bij die zoektocht naar de juiste gegevens kan het Geo-loket van de Meetkundige Dienst helpen. Met hun kennis van de beschikbare ruimtelijke informatie kunnen zij vraag en aanbod bij elkaar brengen. Verder kunnen zij bemiddelen bij aanschaf van bestanden. Indien een brede behoefte bestaat kunnen zij namens

V&W bestanden centraal aanschaffen en onderbrengen in het basispakket. De AVV-servicedesk kan basisinformatie verstrekken over verkeer en vervoer.

Er bestaan ook hulpmiddelen om zelf op zoek te gaan. Op internet staan sites met zoeksystemen en zijn verscheidene datacatalogussen van gerenommeerde kennisinstituten in te zien. Daarnaast geven publicaties als: Overzicht Voorspellingsmethoden uit de Tracé/m.e.r. reeks en de Kenniswijzer Ruimtelijke Planvorming een goed overzicht van respectievelijk de benodigde en de beschikbare ruimtelijke informatie.

Geo-informatie inzien

Voor het raadplegen van ruimtelijke informatie is software nodig. In het verleden was dit haast onmogelijk zonder GIS-specialist. Tegenwoordig is de standaard software al veel

gebruiksvriendelijker, maar om de software helemaal op maat te maken voor specifieke gebruikersgroepen zijn er diverse hulpmiddelen ontwikkeld. Deze Geo-tools vinden onder meer via de internetsite GIS-plaza hun weg naar de gebruiker. Zo zijn er de 'bestandsopener' voor het eenvoudig weergeven van alle informatie uit het basispakket en de 'standaard layout' voor het maken van een standaardkaart van een afbeelding op het beeldscherm. Naast deze algemene tools zijn er tegenwoordig veel GIS-applicaties beschikbaar om geo-informatie in te zien en te analyseren, bijvoorbeeld ter ondersteuning van grondaankopen, het inzien van beschikkingen of het bepalen van de luchtkwaliteit rond wegen.

Nieuw is het gebruik van internet voor het raadplegen van ruimtelijke informatie. Het grote voordeel hiervan is dat de gebruiker geen GIS-pro-

grammatuur nodig heeft en dat iedereen die toegang heeft tot (een eventueel afgeschermd deel van) internet, ruimtelijke informatie kan inzien, bevragen, bewerken of printen. Veel van de informatie wordt schaalafhankelijk getoond; detailinformatie wordt pas zichtbaar indien voldoende wordt ingezoomd. Hiermee is het een stuk eenvoudiger geworden om ruimtelijke informatie te benaderen. De komende jaren wordt nog een verdere verbetering verwacht van de toegankelijkheid van Geo-informatie. De techniek kan met de voortgaande ontwikkelingen in internet en GIS helpen met het daadwerkelijk realiseren van deze verbrede toegang tot ruimtelijke informatie.

Meer informatie: Paul Veerkamp, Meetkundige Dienst, afdeling GAQ, tel. 015-2691431

N50 Ramspol - Ens, eindelijk een stap gezet

door Hans v.d. Berg

Het is er toch van gekomen. De Startnotitie voor de N50 tussen Ramspol en Ens verschijnt medio januari 2002. In het eerste 'overzicht van lopende procedures' van MER-Nieuws (1999) stond dit project al aangekondigd. Nu, een aantal jaren later, is het dan zover. De eerste stap op weg naar het Tracébesluit is gezet. In dit artikel wordt kort ingegaan op de achtergronden van dit kleine, lastig op gang te krijgen, maar zeker leuke project.

Het project gaat over een traject van welgeteld 4 kilometer op de N50 tussen Ramspol en Ens, dat deel uitmaakt van de verbinding tussen Emmeloord (A6) en Hattem (A28 en A50). Door lopende en afgeronde projecten op de N50 ontstaat de situatie dat de N50 als volwaardige autoweg wordt uitgevoerd, waarbij de maximaal toegestane snelheid op 100 km/u ligt, met uitzondering van het deel Ramspol-Ens. In dit deel zit na realisatie van bovengenoemde projecten in een lengte van 4 kilometer nog een vijftal gelijkvloerse kruisingen en is de weg slechts geschikt voor 80 km/u. Bovendien bevindt zich in het traject een te smalle brug waarop ook nog eens langzaam verkeer is toegestaan.

Subsidiehaast

Het wegvak Ramspol-Ens zou oorspronkelijk onderdeel uitmaken van de reconstructie van de N50 tussen Ramspol en Emmeloord. De Ramspolbrug zelf viel vanwege de kosten buiten de reconstructie. Bij de planuitwerking bleek dat er onvoldoende geld was voor de hele reconstructie en zou bovendien het gedeelte Ramspol-Ens m.e.r.-plichtig kunnen zijn. Dit laatste was een probleem aangezien de reconstructie N50 medegefinancierd werd door de EU. Voorwaarde voor de subsidie was namelijk dat de reconstructie in 2000 gereed moest zijn. Met een Tracé/m.e.r.-procedure zou dit niet lukken. Zo ontstond een nieuw project van een klein stukje weg met een brug.

De minister van V&W heeft bij de financieringsonderhandelingen van de reconstructie een convenant gesloten met de regio dat ook het restant van de N50 omgebouwd zou worden. Eind 1997 is het project N50 Brug Ramspol gestart bij de Directie IJsselmeergebied. Samen met de Bouwdienst is begonnen aan de Startnotitie; Medio 1998 was het eerste concept gereed. Mede door de ontstaansgeschiedenis was de Startnotitie gebaseerd op een bundel van kleine problemen, die bovendien lastig te onderbouwen waren. Hierdoor ontstond discussie met het Bevoegd gezag, dat leidde tot een tweede concept dat vooral draaide rond de slechte technische staat van de brug. Dit is het meest acute probleem, maar een

wankele basis voor planstudie. En wat te doen met het restant wegvak Ramspol-Ens? De discussie bleef (er volgden nog enkele concepten) en bovendien was het doorgaan van de co-financiering van de reconstructie Ens-Emmeloord lange tijd onzeker. En daarmee de financiering voor het vervolproject N50 Brug Ramspol. Het project ging in de wachtstand.

Eind 1999 werd de co-financiering zeker en is de projectscope vastgelegd. Begin 2000 is in overleg met Bevoegd Gezag overeengekomen dat definitief een MER gemaakt moest worden vanwege de combinatie van problemen en de daaruit volgende oplossingen. Ergo, het project werd opnieuw opgestart, met een geheel nieuwe club mensen, zowel bij Bevoegd Gezag, Regionale Directie als Bouwdienst. Personele wisselingen bij zowel het Bevoegd gezag als bij Rijkswaterstaat hebben ook een rol gespeeld bij de lange duur van het project. Lering trekkend uit de voorgeschiedenis hebben de betrokken partijen intensief contact gehouden tijdens het opstellen van een nieuwe concept-Startnotitie. Dit leidde wel tot een nieuwe reeks concepten maar tevens tot overeenstemming.

> vervolg op pagina 6