

**Effectiviteit van grote
wegenprojecten**

Onderzoeksplan
oktober 2010

Effectiviteit van grote wegenprojecten

Onderzoeksplan

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 5 |
| 2. Aanleiding en focus rekenkameronderzoek | 5 |
| 2.1 Aanleiding | 5 |
| 2.2 Focus onderzoek..... | 6 |
| 3. Grote wegenprojecten in Gelderland en Overijssel | 9 |
| 3.1 Beleid provincie Gelderland | 9 |
| 3.2 Beleid provincie Overijssel | 9 |
| 3.3 Selectie ‘grote wegenprojecten’ | 10 |
| 4. Onderzoeksopzet | 11 |
| 4.1 Doel en centrale vraag | 11 |
| 4.2 Deelvragen..... | 11 |
| 4.3 Normenkader | 12 |
| 4.4 Onderzoeksmethoden..... | 13 |
| 4.5 Planning | 14 |
| Bijlage 1: Onderzoek ‘Scherper sturen op wegen’ | 15 |
| Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen | 17 |

1. Inleiding

In dit onderzoeksplan stellen wij voor een onderzoek uit te voeren naar de effectiviteit van grote wegenprojecten in de provincies Gelderland en Overijssel. Met andere woorden: leveren de grote wegenprojecten de verwachte maatschappelijke effecten op? Zoals bijvoorbeeld minder ongelukken, minder files en minder sluipverkeer.

Bij het opstellen van dit onderzoeksplan heeft de Rekenkamer zowel relevante beleidsdocumenten bestudeerd als verkennende gesprekken gevoerd met de voorzitters van de Statencommissies en provinciale medewerkers van beide provincies.

2. Aanleiding en focus rekenkameronderzoek

2.1 Aanleiding

Er zijn meerdere redenen om een onderzoek te starten naar het thema effectiviteit van grote wegenprojecten: grote wegenprojecten zijn maatschappelijk van grote waarde, ze kennen een hoge politiek-bestuurlijke prioriteit en een groot financieel belang. Bovendien hebben Statenleden aangegeven behoefte te hebben aan meer inzicht in de effecten van grote wegenprojecten. Hieronder lichten wij de aanleiding voor dit onderzoek toe.

Maatschappelijke waarde

De drukte op de wegen zal in Gelderland en Overijssel de komende jaren toenemen. Meer autogebruik zal - naar verwachting - leiden tot onder andere meer files, minder doorstroming, meer milieuschade en meer sluipverkeer. Ook de verkeersveiligheid kan verder worden verbeterd op de wegen. *“Het verbeteren van de verkeersveiligheid gaat vaak samen met het verbeteren van de bereikbaarheid”* (www.overijssel.nl). De provincies zien het als een belangrijke taak om verkeerssituaties te verbeteren. Zo geeft de provincie Gelderland op haar website aan:

“Aanleg en onderhoud van N-wegen is één van de belangrijkste taken van de provincie. De groeiende drukte op de weg maakt dit extra belangrijk. Om te voorkomen dat wegen dichtslibben of de leefbaarheid onder druk komt te staan - met alle overlast van dien - grijpt de provincie op verschillende punten in.” (www.gelderland.nl)

Belangrijke beleidsdoelen die de provincies met de aanleg en het onderhoud van wegen willen realiseren, zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, het bevorderen van de doorstroom en het tegengaan van sluipverkeer. Dit zijn voor de inwoners van de provincies Gelderland en Overijssel belangrijke effecten.

Politiek-bestuurlijke prioriteit

Naast het grote maatschappelijke belang kennen grote wegenprojecten ook een hoge politiek-bestuurlijke prioriteit. Grote wegenprojecten zijn regelmatig aan de orde in de Statenvergaderingen. Uit gesprekken met Statenleden komt naar voren dat er behoefte bestaat aan meer inzicht in de effecten van grote wegenprojecten. Men stelt dat er weinig informatie voorhanden is over de uiteindelijke resultaten van grote wegenprojecten: leiden de projecten daadwerkelijk tot een betere bereikbaarheid en/of meer veiligheid? Ook uit gesprekken met de ambtelijke organisatie blijkt dat een onderzoek naar de effectiviteit van grote wegenprojecten relevante informatie op kan leveren.

Financieel belang

Provinciale Staten stellen veel geld beschikbaar voor het realiseren van de projecten. Zo investeert de provincie Overijssel in de periode 2010-2020 ruim € 200 miljoen in diverse wegenprojecten (Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 2010). In Gelderland wordt in de periode 2010-2019 ruim € 100 miljoen ingezet voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Wegen (Voorjaarsnota 2010).

Stand van zaken projecten

We hebben binnen het thema ‘grote projecten’ gekozen voor de grote wegenprojecten omdat deze projecten zich het beste lenen voor een effectiviteitsonderzoek. Er zijn reeds wegenprojecten afgerond, zodat effecten zichtbaar zijn. Andere grote projecten waarop de Rekenkamer zich in de voorfase van dit onderzoek heeft georiënteerd, zijn grote gebiedsontwikkelingsprojecten (zowel in stedelijk als landelijk gebied). Veel van deze projecten zijn echter nog niet ver genoeg gevorderd om de gerealiseerde effecten in beeld te kunnen brengen.

2.2 Focus onderzoek

Nadruk op maatschappelijke effecten

Vanwege het grote maatschappelijke, financiële en politiek-bestuurlijke belang van het thema heeft de Rekenkamer Oost-Nederland al eerder het onderzoek ‘Scherper sturen op wegen’ verricht naar grote wegenprojecten (zie bijlage 1). De doelstelling van het onderzoek was het geven van een oordeel over de mate waarin de provincie invulling geeft aan de sturing van grote projecten op het terrein van provinciale wegen.

In dit onderzoek ligt de nadruk op de effectiviteit van grote wegenprojecten. Onder effectiviteit verstaan we de mate waarin met grote wegenprojecten de gewenste maatschappelijke effecten worden bereikt. In dit onderzoek brengen we de outcome (de maatschappelijke effecten) van grote wegenprojecten in beeld. Vervolgens wordt gekeken of de provinciale doelen zijn gehaald en wat de verklaringen zijn voor de maatschappelijke effecten.

We kiezen er bewust voor om niet alleen de output (prestaties in kwaliteit, kosten en doorlooptijd) maar ook de maatschappelijke effecten in beeld te brengen. Het realiseren van de prestaties wil namelijk nog niet zeggen dat

de beoogde maatschappelijke effecten ook zijn gerealiseerd. De prestaties zijn hoogstens een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van het beoogde eindeffect. Maar dat wil nog niet zeggen dat het eindeffect ook daadwerkelijk is opgetreden en juist dát is relevant voor de burgers in Gelderland en Overijssel. Voor hen telt vaak niet de beleidsprestatie, maar de mate waarin een maatschappelijk probleem door de provincie is opgelost of verminderd.

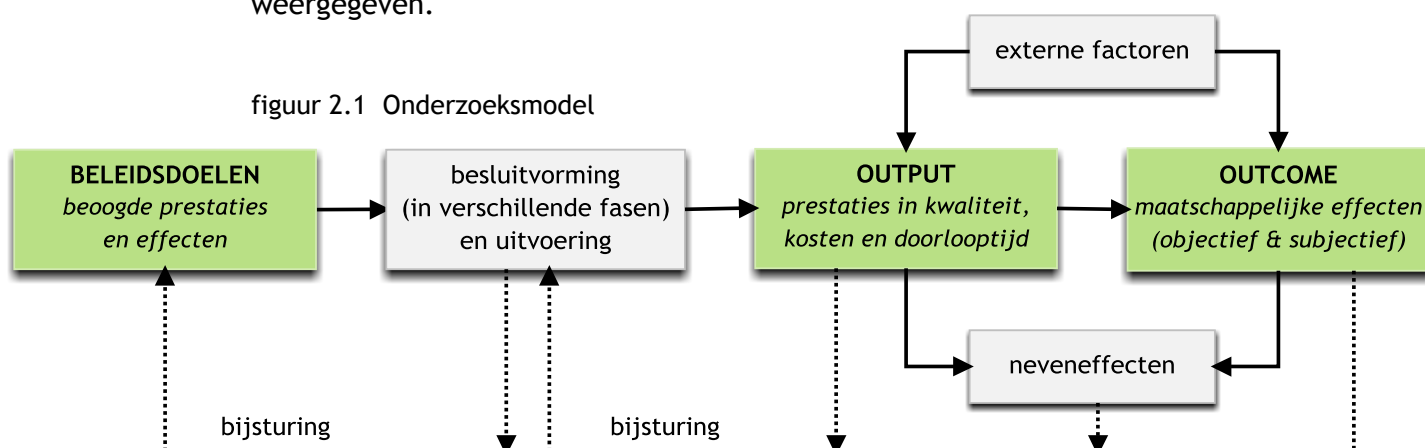
Maatschappelijke effecten kunnen op verschillende manieren worden gemeten. In dit onderzoek kijken we niet alleen naar objectieve gegevens over doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar ook naar de beleving van bewoners en gebruikers. Deze beleving is vaak subjectief, maar uiteindelijk essentieel voor de effectiviteit van grote wegenprojecten.

Voor een volledig beeld is het van belang dat we ook de *output* van grote wegenprojecten onderzoeken. Welke prestaties in kwaliteit, kosten en doorlooptijd zijn gerealiseerd?

Onderzoeksmodel

In de onderstaande figuur is het onderzoeksmodel schematisch weergegeven.

figuur 2.1 Onderzoeksmodel



Concreet lopen wij in dit onderzoek een aantal fasen door, waarin de verschillende elementen uit het onderzoeksmodel aan bod komen:

Fase 1: Beleidsdoelen en maatschappelijke effecten

In de eerste fase gaan wij na wat de maatschappelijke effecten zijn van grote wegenprojecten. Vervolgens stellen wij vast of daarmee de provinciale doelen zijn behaald.

Fase 2: Verklaringen

In de tweede fase schatten wij in wat de meest waarschijnlijke verklaringen zijn voor de geconstateerde outcome. Het gaat daarbij om een verkenning. Het is moeilijk vooraf vast te stellen in hoeverre effecten door het grote wegenproject van de provincie zijn gerealiseerd (causaliteit) en welke andere verklaringen er zijn voor de vastgestelde maatschappelijke effecten. Bij effecten kan namelijk sprake zijn van interne en externe factoren. Bij interne factoren gaat het om factoren die direct beïnvloed kunnen worden

door de provincie (zoals het op de agenda plaatsen van knelpunten, het opstellen van beleidsdoelen, besluitvorming in verschillende fasen en uitvoering). Bij externe factoren gaat het om factoren waar de provincie minder invloed op heeft (zoals de toename van het autogebruik in Nederland). Daarnaast kan er sprake zijn van neveneffecten: onbedoelde positieve en negatieve effecten die naast de beoogde prestaties en maatschappelijke effecten optreden.

Fase 3: Aansluiting op actualiteit

Op basis van fase 1 en 2 stellen wij bevindingen op. Deze bespreken we met de ambtelijke organisatie om na te gaan in hoeverre de onderzoeksresultaten nog actueel zijn. Voor het kunnen onderzoeken van in de praktijk zichtbare effecten moeten afgeronde projecten worden geselecteerd. Vaak gaat het dan echter om projecten die relatief lang geleden zijn gestart. Er is daarom aandacht nodig voor de actualiteit, omdat de aanpak en werkwijze van de provincie waarschijnlijk verder ontwikkeld is.

Vervolgens stellen wij na ambtelijk hoor en wederhoor de bevindingen vast en voegen we conclusies en aanbevelingen toe aan het rapport.

3. Grote wegenprojecten in Gelderland en Overijssel

3.1 Beleid provincie Gelderland

Doorstroming van de provinciale wegen is samen met kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer de prioritaire provinciale opgave op het terrein van mobiliteit in Gelderland (Coalitieakkoord 2007-2011). Met het Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2) dat door PS is vastgesteld en tot 2014 van kracht is, wordt invulling gegeven aan het beleidsterrein verkeer en vervoer. De provincie ambieert bereikbare steden en voorzieningen, verdere verbetering van de (verkeers)veiligheid en grotere leefbaarheid qua milieu (geluid, fijnstof, klimaat, doorsnijding). Het beleid is gebaseerd op drie pijlers waarbinnen Gelderland knelpunten wil oplossen, namelijk:

- bereikbaarheid;
- leefomgeving;
- veiligheid.

Naast de hoofdlijnen van het beleid wordt het PVVP-2 elke twee jaar geactualiseerd in de Dynamische Beleidsagenda (DBA). In de huidige DBA zijn de beleidsaccenten voor het mobiliteitsbeleid vastgelegd voor de periode 2011 tot 2012. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de provincie samen met andere wegbeheerders, vervoerders en andere organisaties invulling geeft aan het mobiliteitsbeleid. Dit wordt vervolgens uitgewerkt in maatregelen per regio in het Regionaal Actieprogramma (RAP). Het uitvoeren van wegenprojecten is één van deze maatregelen.

In de wegenprojecten van de provincie worden de ambities voor een betere bereikbaarheid, leefomgeving en een grotere veiligheid vertaald in doelstellingen.

3.2 Beleid provincie Overijssel

De centrale beleidsambitie op het gebied van bereikbaarheid van de provincie Overijssel luidt: *“Een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel”*. Deze ambitie is opgenomen in de Omgevingsvisie (juli 2009), waarin het thema bereikbaarheid in samenhang met andere thema's waaronder economie, wonen, natuur en veiligheid is bekeken. De Omgevingsvisie vervangt het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan als beleidskader en geeft een doorkijk tot 2040.

Voor de onderdelen autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en goederenvervoer zijn in de Omgevingsvisie afzonderlijke ambities en doelstellingen geformuleerd. Daarnaast behoren de onderdelen verkeersveiligheid en beheer en onderhoud tot het programma mobiliteit. De verschillende deelprogramma's en projecten die binnen het programma mobiliteit worden uitgevoerd, staan beschreven in de Dynamische

Beleidsagenda (DBA) Mobiliteit. De DBA wordt jaarlijks geactualiseerd. In het document wordt per project een overzicht gegeven van de probleembeschrijving, de actoren, de financiën, de planning en het gewenste resultaat van het project.

3.3 Selectie ‘grote wegenprojecten’

Voor dit onderzoek hebben we een aantal grote wegenprojecten geselecteerd (zie onderstaande tabel). De geselecteerde projecten zijn relevant voor Provinciale Staten en voor een groot aantal inwoners van de provincie. Het gaat om omvangrijke projecten in termen van politieke en maatschappelijke impact en in financiële zin. Daarnaast zijn de projecten afgerond, zodat effecten zichtbaar kunnen worden gemaakt. Voor de geselecteerde projecten bestaan verschillende soorten doelen: doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De provincie is partij in de geselecteerde projecten, naast partijen als bedrijven, gemeenten, Rijkswaterstaat, belangenorganisaties en burgers.

tabel 3.1 Geselecteerde projecten

| Gelderland | Afgerond in* | Globale doelstellingen |
|---|--------------|--|
| N325 Reconstructie Nijmeegseplein | 2006 | Reconstructie om de volgende problemen op te lossen: <ul style="list-style-type: none"> • structurele filevorming; • verkeersveiligheidsproblemen. |
| N303 Reconstructie Ermelo-Harderwijk (deel Harderwijk en deel Ermelo) | 2007 | Verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en bevorderen van doorstroom autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer. |
| N837 Arnhem - Heteren | 2009 | Het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en het voorkomen van sluipverkeer. |
| Overijssel | | |
| N332 Rondweg Heeten | 2005 | De verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern Heeten vergroten en de doorstroming te verbeteren. |
| N377 Lichtmis | 2009 | Doorstroming verbeteren. |
| N348 Rondweg Wesepe | 2009 | Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de traverse Wesepe en het waarborgen van een goede doorstroming van het verkeer. |

* Jaartallen zijn afkomstig uit de bovengenoemde documenten en jaarverslagen van de provincies.

4. Onderzoekopzet

4.1 Doel en centrale vraag

Het doel van het onderzoek en de centrale vraag hebben wij als volgt geformuleerd.

Doelstelling:

Het geven van aanbevelingen aan Provinciale Staten om de effectiviteit van grote wegenprojecten (verder) te verbeteren.

Onder effectiviteit verstaan we de mate waarin met grote wegenprojecten de gewenste maatschappelijke effecten worden bereikt.

Centrale vraag:

Zijn de grote wegenprojecten maatschappelijk effectief en wat zijn hiervoor de verklaringen?

4.2 Deelvragen

Voor de uitvoering van het onderzoek hebben we de onderstaande deelvragen geformuleerd. De deelvragen zijn gekoppeld aan de aspecten van het onderzoeksmodel.

| Thema uit onderzoeksmodel | Deelvraag |
|---------------------------|---|
| Beleidsdoelen | 1. Zijn de beoogde prestaties en effecten voorafgaand aan het grote wegenproject in beeld gebracht? |
| | 2. Welke prestatiedoelen in termen van tijd, geld en kwaliteit zijn aan de grote wegenprojecten gesteld? |
| | 3. Welke maatschappelijke effecten wil de provincie bereiken met de grote wegenprojecten, welke besluiten zijn daarbij genomen en hoe zijn deze vertaald in doelstellingen? |
| Output | 4. Zijn de beoogde prestaties behaald? |
| Outcome | 5. Welke maatschappelijke effecten zijn opgetreden? |
| | 6. Zijn daarmee de provinciale doelen behaald? |
| Informatie aan PS | 7. Worden Provinciale Staten adequaat geïnformeerd over de prestaties en effecten van grote wegenprojecten? |
| Verklaringen | 8. Waarom zijn de beoogde maatschappelijke effecten wel of niet opgetreden? |
| | 9. Welke interne en externe factoren hebben invloed gehad op de maatschappelijke effecten? |

| | |
|--|--|
| | <p>10. Zijn er onbedoelde (positieve of negatieve) neveneffecten opgetreden?</p> <p>11. Hoe kan de effectiviteit van grote wegenprojecten worden vergroot?</p> |
|--|--|

4.3 Normenkader

Voor het onderzoek hebben we een normenkader opgesteld (zie tabel 1).

Tabel 4.1 Normenkader

| Aspect onderzoeksmodel | Norm |
|------------------------|--|
| Beleidsdoelen | <ul style="list-style-type: none"> ○ De <i>output</i> doelstellingen (prestaties) zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd. ○ De (verkeers)situatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht. ○ De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt. ○ De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming van een groot wegenproject. ○ De <i>outcome</i> doelstellingen (beoogde maatschappelijke effecten) zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd. |
| Output | <ul style="list-style-type: none"> ○ De beoogde prestaties (<i>output</i>) zijn gerealiseerd. |
| Outcome | <ul style="list-style-type: none"> ○ Uit de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde beleidsdoelen zijn gehaald. |
| Informatie aan PS | <ul style="list-style-type: none"> ○ PS worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties en effecten. |

4.4 Onderzoeksmethoden

De uitvoering van het onderzoek vindt plaats door middel van een combinatie van verschillende onderzoeksmethoden. Tijdens de uitvoering van het onderzoek maken we een definitieve keuze uit de volgende onderzoeksmethoden:

1) *Dossieronderzoek en literatuurstudie*

Bestudering van relevante onderzoeksrapporten, beleids- en projectdocumenten, relevante Statendocumenten, websites en vakliteratuur.

2) *Interviews*

Interviews met Statenleden, bestuurders, ambtenaren en projectleiders van beide provincies die betrokken zijn bij grote wegenprojecten. Daarnaast zullen wij ook interviews houden met externe partners. Met externe partners worden de medeoverheden bedoeld die nauw betrokken zijn bij de totstandkoming en uitvoering van een groot wegenproject. Dit zijn in ieder geval gemeenten en Rijkswaterstaat.

Uitgaande van een onderzoek naar drie grote wegenprojecten per provincie schatten wij in dat er minimaal 11 interviews per provincie worden gehouden:

- Statenleden (1)
- gedeputeerde (1)
- manager van eenheid of team (1)
- beleidsmedewerker financiën/controller (1)
- projectleiders (3)
- gemeenten (3)
- Rijkswaterstaat (1)

3) *Kwantitatieve analyse monitoringsgegevens*

We voeren een kwantitatieve analyse uit over de beschikbare monitoringsgegevens bij de provincie en bij andere organisaties (zoals politie, ministerie, universiteiten, e.d.) over de gerealiseerde effecten en prestaties.

4) *Gesprekken met burgers*

Voor de geselecteerde grote wegenprojecten voeren we op locatie gesprekken met betrokkenen die te maken hebben met de geselecteerde grote wegenprojecten (bewoners, ondernemers, weggebruikers). Dit geeft diepgaand inzicht in de subjectieve effectiviteit.

5) *Enquête onder partners en burgers*

Voor de geselecteerde grote wegenprojecten houden we een enquête onder partners en burgers van beide provincies. We willen een beeld krijgen van de mening en ervaringen van partners en burgers met de specifieke wegenprojecten. Dit geeft een breder inzicht in de subjectieve effectiviteit. Bij partners gaat het om bijvoorbeeld politie, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek. Door middel van een aselecte

steekproef onder burgers willen we een beeld krijgen van de mening en ervaringen van bewoners, ondernemers en weggebruikers met de specifieke wegenprojecten.

4.5 Planning

In oktober wordt gestart met het onderzoek. In het tweede kwartaal van 2011 presenteren we het onderzoeksrapport.

Bijlage 1: Onderzoek ‘Scherper sturen op wegen’

In deze bijlage worden de uitkomsten van het onderzoek van de Rekenkamer Oost-Nederland getiteld ‘Scherper sturen op wegen’ aangegeven. Dit onderzoek is in februari 2008 gepubliceerd.

De doelstelling van het onderzoek is het geven van een oordeel over de mate waarin de provincie invulling geeft aan de sturing van grote projecten op het terrein van provinciale wegen, teneinde een bijdrage te leveren aan het verder verbeteren van de sturing van grote projecten. De hoofdvraag van het onderzoek luidt: *in hoeverre slaagt de provincie erin om invulling te geven aan sturing van grote projecten op het terrein van provinciale wegen?*

Per provincie zijn zeven grote wegenprojecten onderzocht waarmee een beeld is verkregen van de sturing tijdens de voorbereiding van grote provinciale wegenprojecten. Vervolgens is een vergelijking gemaakt tussen de provincies Gelderland en Overijssel. Dit heeft geleid tot de hoofdconclusie dat: *scherper sturen op grote wegenprojecten noodzakelijk is.*

Op een aantal aspecten concludeert de Rekenkamer dat grote wegenprojecten goed in de steigers zijn gezet. De rolverdeling en besluitvorming is helder. Er is sprake van gestructureerde verantwoordingsinformatie en er is een heldere opzet van wegenprojecten. Maar op andere aspecten is het noodzakelijk scherper te sturen:

- Projecten duren regelmatig langer dan gepland;
- Voor projecten is niet altijd duidelijk wie bestuurlijk aan zet is;
- Niet helder of de provincie inzet op de maatschappelijk meest urgente vraagstukken;
- In beide provincies bestaan verbeterpunten ten aanzien van afspraken met partners en burgers;
- Risicomanagement is niet volledig ontwikkeld;
- Er bestaan verbeterpunten ten aanzien van monitoring, evaluatie en documentatie;
- In beide provincies bestaat er discussie over de vraag of procedures voor een kortere doorlooptijd meer gelijktijdig kunnen verlopen;
- Er is aandacht nodig voor de veranderende omgeving.

Vervolgens heeft de Rekenkamer de volgende aanbevelingen gedaan:

- Faciliteer besluitvorming PS over specifieke projecten;
- Maak expliciet waarom juist deze knelpunten worden opgepakt;
- Scherp communicatie met andere partijen aan;
- Ga na of de procedures door de nieuwe Wro kunnen worden ingekort;
- Breng projecten beter in beeld en benut deze informatie bij het vooraf inschatten van risico's;
- Houd de aanpak actueel.

Behandeling Rekenkamerrapport door PS Gelderland en Overijssel

In Gelderland is het rapport in de Statencommissie Mobiliteit en Economische Zaken d.d. 9 april 2008 behandeld. Tegelijk met de behandeling van het rapport is de Statennotitie 'Op weg naar strategische keuzen ten aanzien van provinciale wegen' behandeld. Een aantal zaken die aan de orde zijn gekomen tijdens de bespreking:

- Burgerparticipatie en communicatie bij wijziging van grote wegenprojecten;
- Strategische keuze van de aanpak van bepaalde knelpunten.

In Overijssel is het rapport in de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Bestuur d.d. 5 maart 2008 besproken. Een aantal zaken is hierin naar voren gekomen:

- Sturen op tijd, geld en kwaliteit en de informatievoorziening aan PS hierover;
- Communicatie als vorm van risico en de invloed op de doorlooptijd van projecten;
- Nazorgfase en evaluatie van de grote wegenprojecten;
- Scherpere reactie van GS op het rapport gevraagd.

Met een besluit hebben PS de conclusies en aanbevelingen van het rapport onderschreven en tevens aan GS verzocht om in de eerstvolgende DBA explicieter in te gaan op:

- De rol van GS en PS in grote projecten en de fasering van deze projecten;
- Expliciet maken waarom juist deze knelpunten worden opgepakt;
- Het aanscherpen van communicatie met andere partijen;
- Nagaan of procedures ingekort kunnen worden;
- Het beter in beeld brengen van projecten en de informatie te benutten bij het inschatten van risico's;
- Het actueel houden van de aanpak van projecten.

Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen

Gesprekspartners provincie Gelderland

- Dhr. Houwers, voorzitter Statencommissie Mobiliteit en Economische Zaken
- Mw. Prins, Statenlid VVD, fractiespecialist mobiliteit
- Dhr. Verkooijen, teammanager Mobiliteit, Programmeren & Contracteren Mobiliteit, Economie en Ruimtelijke Ordening (MERO)

Gesprekspartners provincie Overijssel

- Mw. Antuma-Duisterwinkel, Statenlid CDA, fractiespecialist mobiliteit
- Dhr. Blom, voorzitter Statencommissie Economie, Mobiliteit en Bestuur
- Mw. Molenkamp, hoofd eenheid Wegen en Kanalen
- Dhr. Hendriks, hoofd Eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid en hoofd Eenheid Water en Bodem
- Dhr. Uiterwijk, Team Programma Management, eenheid Wegen en Kanalen
- Dhr. Zwarthof, Programmaleider Bereikbaarheid, eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Documenten provincie Gelderland

- Dynamische beleidsagenda mobiliteit 2011-2012. Herkenbaar en toch anders. Uitvoeringsaccenten voor het mobiliteitsbeleid binnen Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2 (juli 2010)
- Beleidsrekeningen 2005-2009
- Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2. Op weg naar duurzame mobiliteit (maart 2009)
- Statennotitie 'Op weg naar strategische keuzen ten aanzien van provinciale wegen' (2008)
- Vastgesteld verslag Commissie Mobiliteit, Economie en Economische Zaken d.d. 9 april 2008
- Voortgangsrapportages Werken aan mobiliteit. Deel infrastructurele werken (2003, 2005-2009)

Documenten provincie Overijssel

- Coalitieakkoord 2007-2011, Overijssel! Vertrouwen, verbinden, versnellen (april 2007)
- Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 2010 (oktober 2009)
- Jaarverslagen 2005-2009
- Omgevingsvisie Overijssel (juli 2009)
- Statenvoorstel PS 2008/231, Onderzoek Rekenkamer Oost-Nederland 'Scherper sturen op wegen'. Sturing grote wegenprojecten in de provincies Gelderland en Overijssel (april 2008)
- Statenbesluit 2008-231
- Vergadering Commissie Economie, Mobiliteit en Bestuur d.d. 5 maart 2008

Overige documenten

- Rekenkamer Den Haag (februari 2009) *Checklist grote projecten*
- Rekenkamer Nijmegen (september 2009) *Checklist grote projecten*
- Rekenkamer Utrecht (juni 2009) *Checklist informatievoorziening grote projecten*
- Algemene Rekenkamer (januari 2005) *Handleiding Onderzoek naar doelmatigheid en doeltreffendheid*

Websites

- www.gelderland.nl
- www.overijssel.nl
- www.nijmegen.nl
- www.rekenkamerdenhaag.nl
- www.rijksoverheid.nl
- www.utrecht.nl