

Scherper sturen op wegen

Sturing grote wegenprojecten
in de provincie Gelderland

Deel 2: Nota van bevindingen

Scherper sturen op wegen

Sturing grote wegenprojecten
in de provincie Gelderland

Deel 2: Nota van bevindingen

Rekenkamer Oost-Nederland,
Deventer, februari 2008

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Inleiding	1
1.2.	Reden voor het onderzoek	1
1.3.	Doel- en vraagstelling	3
1.4.	Focus en afbakening	3
1.5.	Normenkader	5
1.6.	Onderzoeksaanpak	6
1.7.	Leeswijzer	7
2.	Context	9
2.1.	Inleiding	9
2.2.	Wettelijk kader	9
2.3.	Samenvatting provinciaal beleid	10
2.4.	Financiën	11
3.	Bevindingen politiek-bestuurlijke rolverdeling en besluitvorming	13
3.1.	Inleiding	13
3.2.	Rolverdeling en besluitvorming	13
3.3.	Verantwoording en toezicht	18
4.	Bevindingen sturing van grote provinciale wegenprojecten	21
4.1.	Inleiding	21
4.2.	Beleidsanalyse	21
4.3.	Prioriteitstelling wegen	27
4.4.	Doorlooptijd	31
4.5.	Interne organisatie	33
4.6.	Afspraken met partners en communicatie met burgers	37
4.7.	Risicomanagement en evaluatie	41
Bijlage 1	Lijst van geraadpleegde bronnen	45
Bijlage 2	Betrokkenen onderzoek	49

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Voor u ligt de 'nota van bevindingen' van het onderzoek grote provinciale wegenprojecten dat door de Rekenkamer Oost-Nederland is verricht. Dit onderzoek is uitgevoerd in de provincies Gelderland en Overijssel. In dit rapport zijn de bevindingen voor de provincie Gelderland weergegeven.

Het onderzoek heeft geresulteerd in een bestuurlijke nota (deel 1). Daarnaast is een tweetal nota's van bevindingen opgesteld, afzonderlijk voor iedere provincie één (deel 2). Lezers die snel inzicht willen krijgen in de conclusies en aanbevelingen kunnen volstaan met de bestuurlijke nota. In deze nota van bevindingen zijn de onderzoeksaanpak en de bevindingen weergegeven die de basis vormen voor de conclusies en aanbevelingen in de bestuurlijke nota.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens aan de orde: de reden voor het onderzoek, de doel- en vraagstelling, de focus en afbakening van het onderzoek, de gehanteerde normen en de onderzoeksaanpak.

1.2. Reden voor het onderzoek

De provincie heeft diverse taken en rollen ten aanzien van de infrastructuur. De provincie zorgt op het terrein van verkeer en vervoer onder andere voor de aanleg van wegen. Daarnaast is ook het beheer en het onderhoud van wegen een belangrijke provinciale taak. De infrastructuur vraagt door verschillende ontwikkelingen, zoals verstedelijking en de toename van het aantal auto's, continu aandacht.

Als gevolg van deze ontwikkelingen is de provinciale rol de afgelopen jaren sterk veranderd. Voorheen was de provincie vooral een wegbeheerder voor het provinciale wegennet. Tegenwoordig is de provincie echter ook deels toetsend en voorwaardenscheppend voor nieuwe infrastructuur van andere overheden. Het Rijk doet steeds vaker een beroep op de provincie als het gaat om inzet in bestuurlijke, financiële en ambtelijke zin. Projectparticipatie en coördinatie spelen hierbij een rol, evenals het creëren van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. De basis van het provinciaal beleid ligt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en is uitgewerkt in een dynamisch beleidsprogramma (DBA).

De reden voor het onderzoek kan als volgt worden toegelicht.

Maatschappelijke relevantie

Wie zich binnen de provincie verplaatst, krijgt in veel gevallen te maken met provinciale wegen. Als er een weg wordt aangelegd, merken burgers en bedrijfsleven dat direct. Voor de veiligheid, de leefkwaliteit en de economie is het van belang dat de provinciale infrastructuur naar behoren is ingericht en dat er zo weinig mogelijk knelpunten bestaan in het verkeersnetwerk.

Politiek/bestuurlijke prioriteit

De provincie geeft prioriteit aan infrastructuur. Bovendien bestaat er extra aandacht voor een aantal knelpunten gerelateerd aan provinciale wegen, bijvoorbeeld daar waar de doorstroming niet goed is. De provincie geeft het beleid onder andere vorm door grote provinciale wegenprojecten.

Financieel belang

Er is een substantieel bedrag gemoeid met mobiliteit en bereikbaarheid. In de Beleidsbegroting 2007 heeft de provincie Gelderland voor het programma Mobiliteit €190 miljoen begroot (lasten). Het is van belang op te merken dat dit onderzoek zich beperkt tot een onderdeel van het genoemde programma, namelijk grote projecten op het terrein van provinciale wegen en daarmee ook op een deel van het weergegeven budget. Met een groot provinciaal wegenproject is overigens in het algemeen een substantieel bedrag gemoeid. Voor de rondweg Druten - Beneden Leeuwen is er bijvoorbeeld een totaalraming gemaakt van € 32.200.000,-, waarvan € 31.500.000,- ten laste van de provincie komt (Voortgangsrapportage Grote infrastructurale werken, april 2007).

In dit onderzoek ligt de nadruk op sturing van grote provinciale wegenprojecten. Hiervoor bestaan de volgende argumenten:

- Sturing is complex wat betreft zaken als uiteenlopende belangen, planning, afstemming en kosten.
- Bovendien zijn deze activiteiten goed zichtbaar voor burgers (denk aan het op tijd gereed komen van wegen en overlast wegens aanleg van wegen).

Samenvattend betekent dit dat sturing van grote provinciale wegenprojecten maatschappelijk van belang is voor het oplossen van knelpunten en dat deze projecten politiek/bestuurlijk prioriteit krijgen en financieel omvangrijk zijn. Voor de Rekenkamer zijn dit redenen om een onderzoek te verrichten naar sturing van grote provinciale wegenprojecten.

1.3. Doel- en vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is als volgt geformuleerd:

Een oordeel geven over de mate waarin de provincie invulling geeft aan 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.

Uit dit doel is de onderstaande hoofdvraag geformuleerd:

In hoeverre slaagt de provincie erin om invulling te geven aan sturing van grote projecten op het terrein van provinciale wegen?

Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Op welke wijze vindt de politiek-bestuurlijke sturing plaats bij grote provinciale wegenprojecten (rolverdeling, besluitvorming, verantwoording en toezicht)?
2. Op welke wijze vindt sturing plaats van grote provinciale wegenprojecten?

1.4. Focus en afbakening

Het onderzoek is als volgt afgebakend:

- *Accent op voorbereiding projecten*
In deze nota wordt een beeld gegeven van sturing van grote provinciale wegenprojecten. In eerste instantie is ook ingezet op sturing tijdens de uitvoering van projecten. Uiteindelijk is op basis van verschillende bronnen gekozen om het accent in dit onderzoek te leggen op de voorbereidende fasen van projecten. Het gaat hierbij onder andere om het kiezen van oplossingsrichtingen en tracés voor knelpunten in het verkeersnetwerk en de uitwerking daarvan. Juist bij dergelijke stappen tijdens de voorbereiding komen politiek-bestuurlijke sturingsmomenten naar voren. Daarnaast bestaan bij deze stappen risico's in het kader van sturing van grote wegenprojecten, zoals politiek-bestuurlijke afstemming en weerstand in de maatschappij. Door in te zoomen op dergelijke aspecten komt een goed beeld naar voren van belangrijke sturingsaspecten waar de provincie in de praktijk mee te maken krijgt.

Omdat in dit onderzoek het accent ligt op de voorbereidende fasen, wordt geen uitputtend overzicht gegeven van de processtappen die worden gemaakt binnen projecten. Omdat leerpunten centraal staan, geeft dit onderzoek vanuit een analyse van de organisatie van wegenprojecten en vanuit projecten in de praktijk een beeld van sturing van wegenprojecten op een aantal kernpunten. Deze kernpunten zijn weergegeven in het normenkader (zie paragraaf 1.5).

- *Aantal aspecten niet geanalyseerd*
De financiële planning en de aanbesteding van projecten zijn niet geanalyseerd en daarnaast is de doorlooptijd van projecten niet uitputtend bekeken. Hiervoor is gekozen om de volgende redenen:

1. Vanuit inhoudelijke overwegingen

Zoals gemeld ligt het accent op de voorbereiding van projecten. Dit betekent dat de doorlooptijd niet uitputtend is geanalyseerd en dat niet is nagegaan of de begroting na uitvoering van de wegenprojecten is gerealiseerd.

2. Inzet beschikbare onderzoekscapaciteit

Er is vanuit kosten/baten overwegingen een keuze gemaakt in de onderzoeksopzet om de beschikbare onderzoekscapaciteit zo optimaal mogelijk in te zetten.

Indien daartoe aanleiding wordt gevonden kan de Rekenkamer in de toekomst vervolgonderzoek instellen naar de sturing op de financiële planning en control en de doorlooptijd van projecten.

- *Definitie grote projecten*
Onder grote provinciale wegenprojecten worden in dit onderzoek projecten verstaan waarbij het gaat om nieuwe wegen of tracés of forse aanpassingen van wegen. Het gaat hier om projecten die als uitvoering van het PVVP zijn opgenomen in de DBA en het Programma Werken aan Duurzame Mobiliteit (WaDM). Binnen deze kaders is dit onderzoek vooral gericht op projecten van een begroting van 1 miljoen euro of meer.

- *Fasen projecten*

De provincie Gelderland hanteert samenvattend de volgende fase indeling (zie ook hoofdstuk 4):

- *Initiatiefase*: probleemanalyse op basis van maatschappelijke en politieke ontwikkelingen.
- *Verkenningfase*: opstellen projectplan en aanvragen voorbereidingskrediet bij PS.
- *Definitiefase*: opstellen van startnotitie in kader van de m.e.r. met nadere definiëring van het probleem.
- *Ontwerpfase*: vaststelling streekplanherziening en tracé door PS en uitvoeringskrediet wordt verleend door PS.
- *Vorbereidingsfase*: opstellen van bestek en aanbesteden project.
- *Uitvoeringsfase*: uitvoering volgens het bestek.
- *Nazorgfase*: financiële en administratieve afhandeling.

1.5. Normenkader

In dit onderzoek wordt het volgende normenkader gehanteerd:

1. Op welke wijze vindt de politiek-bestuurlijke sturing plaats bij grote provinciale wegenprojecten (rolverdeling, besluitvorming, verantwoording en toezicht)?

a. Er is een duidelijke **rolverdeling** tussen Provinciale Staten (PS) en Gedeputeerde Staten (GS) afgesproken ten aanzien van grote provinciale wegenprojecten.

- Er is afgesproken welke rolverdeling aangehouden wordt en dit is helder voor alle betrokkenen.
- In de praktijk wordt conform de afgesproken rolverdeling gewerkt.

b. Er is een **helder proces voor besluitvorming** inzake grote provinciale wegen (kaderstellende rol).

- Er is afgesproken waar PS besluiten over nemen en dit is helder voor alle betrokkenen.
- In de praktijk wordt conform deze afspraken gewerkt.

c. PS houden vanuit de **controlerende rol toezicht** op grote provinciale wegenprojecten.

- PS ontvangen verantwoordingsinformatie om de controlerende rol te kunnen uitoefenen.
- PS controleren zonodig naar aanleiding van de verantwoordingsinformatie.

2. Op welke wijze vindt sturing plaats van grote provinciale wegenprojecten?

a. Het is bij de verschillende betrokkenen helder hoe het **beleid** tot stand komt en hoe wegenprojecten worden **geprioriteerd**.

- Beleidskeuzes zijn helder en er is een heldere relatie tussen beleidsdoelen en projectdoelen.
- Om te kunnen toetsen of doelstellingen gerealiseerd worden, zijn prestatie-indicatoren vastgesteld die meetbaar zijn.
- Het is helder door wie en aan de hand van welke informatie en argumenten keuzes worden gemaakt ten aanzien van grote wegenprojecten die prioriteit krijgen. Dergelijke keuzes worden in een breder perspectief geplaatst en afwegingen worden integraal gemaakt.

b. Het is helder welke **stappen** doorlopen moeten worden, wanneer deze stappen worden gezet en wie daar bij betrokken is.

- Het is helder welke activiteiten per fase van een project uitgevoerd dienen te worden.
- Er is een manier van werken waarbij de relevante processtappen vooraf in beeld zijn. Deze manier van werken wordt in de praktijk toegepast.
- Er zijn heldere afspraken over de taakverdeling voor de interne organisatie.
- Er worden vroegtijdig afspraken gemaakt met partners, waarbij een helder beeld bestaat van welke partners op welke wijze en op welk moment betrokken dienen te worden.
- Er wordt gestructureerd gecommuniceerd met burgers, waarbij een helder beeld bestaat van op welke wijze en op welk moment burgers betrokken dienen te worden. Verwachtingen van burgers en de wijze waarop burgers kunnen participeren staan centraal.
- Er zijn afspraken over de doorlooptijd van projecten en deze worden in de praktijk ook nagekomen.
- Risico's zijn vooraf zoveel mogelijk in beeld en hierop wordt gestuurd.
- Monitoring en evaluatie vindt gestructureerd plaats.

1.6. Onderzoeksaanpak

In deze nota wordt een beeld gegeven van sturing van grote provinciale wegenprojecten op een aantal kernpunten. Hiervoor is een analyse gemaakt van de organisatie van wegenprojecten en van sturing van projecten in de praktijk. Concreet betekent dit dat interviews zijn gehouden met betrokkenen van de provinciale organisatie en dat er een desk study is verricht.

Om vanuit de praktijk een beeld te krijgen van sturing van wegenprojecten is een aantal grote provinciale wegenprojecten geselecteerd:

Project	Fase
1. N786 Rondweg Laag Soeren	Vorbereidende fasen
2. Reconstructie N302 Lorentz-Oost/Waterfront te Harderwijk	Vorbereidende fasen
3. N322 Rondweg Druten - Beneden Leeuwen	Vorbereidende fasen
4. N831 Rondweg Hedel	Vorbereidende fasen
5. Reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk (deel Harderwijk)	Uitgevoerd
6. N316 Rondweg Zeddam	Uitgevoerd
7. N325 Reconstructie Nijmeegseplein Arnhem	Uitgevoerd

Uitgangspunt bij de selectie is dat de projecten voldoen aan de in dit onderzoek gehanteerde definitie (zie afbakening onderzoek) en dat er zowel projecten in de voorbereiding als in de uitvoering in beeld zijn. Er is geselecteerd uit projecten die in het kader van het PVVP en de DBA worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt geen oordeel gegeven over sturing van deze afzonderlijke projecten. Informatie uit deze projecten geeft een beeld van sturing van grote provinciale wegenprojecten in het algemeen.

Samenvattend kent dit onderzoek de volgende aanpak:

Politiek en bestuur:

- groepsgesprek Statenleden
- interview en checklist gedeputeerde
- analyse beleidskaders en commissieverslagen

Beleid:

- interviews en checklists management
- analyse beleidsdocumenten

Uitvoering:

- interviews en checklists management
- grote provinciale wegenprojecten:
 - interviews en checklists projectmanagers
 - analyse projectdocumenten

op basis van bovenstaande bronnen analyse aan de hand van normenkader

1.7. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de context voor grote provinciale wegenprojecten: het wettelijk kader en het provinciaal beleid. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de vraag op welke wijze de politiek-bestuurlijke rolverdeling, besluitvorming, verantwoording en toezicht plaatsvindt bij grote provinciale wegenprojecten. Hoofdstuk 4 richt zich op de sturing van grote provinciale wegenprojecten.

2. Context

2.1. Inleiding

Om de sturing van grote provinciale wegenprojecten in perspectief te plaatsen, wordt in dit hoofdstuk een kort overzicht gegeven van het wettelijk kader en het provinciaal beleid.

2.2. Wettelijk kader

De provincie heeft bij haar infrastructurele beleid te maken met diverse wetten. Enkele relevante wetten hierbij zijn:

- **Planwet Verkeer en Vervoer (1998)**
De planwet Verkeer en Vervoer regelt dat de nationale, provinciale en gemeentelijke overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren. In artikel 5 lid 1 is opgenomen dat PS één of meer provinciale verkeers- en vervoersplannen vaststellen die richting geven aan de door PS en GS te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.
- **Nota Mobiliteit (2006)**
De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Basisgedachte is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die gezamenlijke koers legt het kabinet vast in deze Nota Mobiliteit.
- **BDU (brede doeluitkering) verkeer en vervoer (2005)**
In de wet BDU verkeer en vervoer is opgenomen dat provincies jaarlijks een brede doeluitkering voor de voorbereiding en uitvoering van het provinciaal verkeer- en vervoerbeleid ontvangen. GS stellen jaarlijks een bestedingsplan op voor de te ontvangen uitkering. Dit bestedingsplan dient inzicht te geven in de verdeling van de uitkering over maatregelen voor het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid alsmede maatregelen voor het gemeentelijke en intergemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid.

2.3. Samenvatting provinciaal beleid

PVVP

De basis van het provinciaal beleid ligt in het PVVP. Op 30 juni 2004 is er een nieuw PVVP, het PVVP-2 vastgesteld. In de inleiding van het PVVP wordt het beleid als volgt samengevat:

"Het PVVP geeft voor de komende 10 jaar richting aan het verkeers- en vervoersbeleid, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid; Het PVVP gaat uit van de regierol voor de provincie en is daarmee breder dan alleen het provinciale wegennet; Uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven".

Ook worden er ambities geformuleerd. Die richten zich op drie aspecten:

- *"Voor bereikbaarheid*
 1. Het verkeers- en vervoerssysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
 2. Bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.
- *Voor leefomgeving*
 3. Zorgen voor een duurzame mobiliteit met een goede kwaliteit van de leefomgeving van mensen;
 4. Waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarde in Gelderland.
- *Voor veiligheid*
 5. Zorgen voor een veilige mobiliteit.
Dit willen wij bereiken door:
 6. Evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven".

Deze ambities worden vervolgens uitgewerkt in provinciebrede actiepunten. Bij de actiepunten wordt vanuit de strategie van de provincie Gelderland bovendien onderscheid gemaakt tussen voorkomen, benutten (betere benutting van het bestaande totale vervoerssysteem), bouwen (van nieuwe infrastructuur) en beprijzen (het met elkaar in verband brengen van de kosten en het gebruik van infrastructuur).

Daarna wordt per regio de verkeers- en vervoerssituatie met bijbehorende knelpunten beschreven alsmede de specifieke opgaven en bijbehorende acties. Deze acties zijn wederom geclusterd weergegeven (voorkomen, benutten en bouwen).

DBA

Het PVVP bevat naast de hoofdlijnen van het beleid voor de komende 10 jaar ook de DBA met daarin de acties voor de jaren 2005 en 2006. Inmiddels is de DBA 2007-2008 verschenen, met daarin de bijstelling van het beleid naar aanleiding van de Nota Mobiliteit¹, de accenten die de Staten de afgelopen twee jaar hebben gelegd, de ontwikkelingen binnen de regio's en de analyse van de monitorresultaten (de 1-meting).

2.4. Financiën

Zoals weergegeven in de Beleidsbegroting 2007 kent het programma Mobiliteit drie subonderdelen, te weten Mobiliteit en Openbaar vervoer, Bereikbaarheid en infrastructuur en Instandhouding infrastructuur. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale programmakosten voor het programma Mobiliteit:

Bedragen x € 1000	Lasten	Baten	Saldo
Mobiliteit en Openbaar vervoer	69.985	53.730	16.255
Bereikbaarheid en infrastructuur	77.189	29.999	47.190
Instandhouding infrastructuur	43.741	2.018	41.723
Totaal	190.915	85.747	105.168

Bron: Beleidsbegroting 2007, Programma Mobiliteit

Hieronder wordt een beeld gegeven van het subonderdeel Bereikbaarheid en infrastructuur zoals dit door de jaren heen is ontwikkeld:

Bedragen x € 1000	Rekening	Begroting	Begroting
	2005	2006	2007
Bruto financiële inzet	37.687	41.562	77.189
Baten	23.345	8.700	29.999
Netto financiële inzet	14.342	32.862	47.190

Hierbij moet opgemerkt worden dat de hogere raming voor 2007 met name verband houdt met het grote infrastructurele project 'Hart van Dieren'.

¹ De nota Mobiliteit is het nationaal verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De inhoud van de nota moest in augustus 2007 terug te vinden zijn in de provinciale en regionale plannen.

3. Bevindingen politiek-bestuurlijke rolverdeling en besluitvorming

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden bevindingen gepresenteerd over de wijze waarop de politiek-bestuurlijke rolverdeling en besluitvorming (paragraaf 3.2) en verantwoording en controle (paragraaf 3.3) plaatsvindt bij grote provinciale wegenprojecten in de provincie Gelderland.

3.2. Rolverdeling en besluitvorming

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none">Er is afgesproken welke rolverdeling aangehouden wordt en dit is helder voor alle betrokkenen. In de praktijk wordt conform de afgesproken rolverdeling gewerktEr is afgesproken waar PS besluiten over nemen en dit is helder voor alle betrokkenen. In de praktijk wordt conform deze afspraken gewerkt.	<ul style="list-style-type: none">Uitgangspunten dualisme leidend in rolverdeling tussen GS en PSKaders door PS vastgesteld in PVVP en begrotingActies voor specifieke jaren in DBA, maar ook beleidskadersBetrokkenheid PS in besluitvormingBetrokkenheid PS bij m.e.r.-procedureOnduidelijkheid over besluitvorming varianten

Op hoofdlijnen bestaat er overeenstemming over de rolverdeling en tussen PS en GS. Tevens bestaat er op hoofdlijnen helderheid over de besluitvorming van PS en GS. In de praktijk wordt conform de afspraken tussen PS en GS gewerkt. Op onderdelen is de besluitvorming echter niet eenduidig. Deze bevindingen komen naar voren uit interviews met betrokkenen van de provinciale organisatie en uit een analyse van relevante documenten.

Dit wordt als volgt schematisch samengevat en hieronder verder uitgewerkt.

- PVVP en begroting:
 - beleidskaders
 - vastgesteld door PS

- DBA:
 - acties voor specifieke jaren en beleidskaders
 - ter kennisgeving aan PS

- Programma Werken aan Duurzame Mobiliteit:
 - uitwerking beleidskaders en projecten
 - ter kennisgeving aan PS

- Per project:
 - besluit PS over voorbereidings- en uitvoeringskrediet
 - m.e.r. ter kennisgeving aan PS, Meerjarenplanning Infrastructuur (vaststellen in het kader van de begroting) en financiële bijstelling bij voorjaarsnota en begroting
 - op onderdelen onduidelijkheid over wie besluit

PS stellen de kaders voor het beleid vast en GS voeren uit en verantwoordt aan PS. Vervolgens controleren PS. De uitgangspunten van het dualisme zijn hiermee leidend in de rolverdeling tussen GS en PS. Ook uit interviews blijkt dat betrokkenen de rolverdeling op hoofdlijnen duidelijk vinden en dat helder is waar PS over besluiten.

Kaders door PS vastgesteld in PVVP en begroting

Ten aanzien van wegenprojecten is het PVVP het belangrijkste beleidskader. Het PVVP is dan ook leidend als het gaat om het uitwerken van dit beleid in bijvoorbeeld de DBA (Dynamische Beleidsagenda) of het Programma WaDM (Werken aan Duurzame Mobiliteit).

Behalve door middel van het vaststellen van het PVVP spelen PS uiteraard ook een belangrijke rol in het vaststellen van de kaders door hun besluit over de Beleidsbegroting. Dat blijkt ook uit het WaDM 2008-2009: “Op dit moment is de begroting 2008 nog niet vastgesteld door PS, in principe zijn dus de hier te noemen projecten tot moment van vaststelling (naar verwachting begin november) onder voorbehoud” (p. 10). Daarnaast kent het WaDM 2008-2009 een aantal projecten die buiten de begrotingscyclus om gaan. Daarover staat in het WaDM : “Voor een aantal projecten in dit programma geldt een aparte besluitvormingsprocedure. Deze projecten hebben geen directe invloed op de programmabegroting zoals die door PS moet worden goedgekeurd. Ze worden wel genoemd in dit programma,

omdat deze projecten mede bijdragen aan het realiseren van de beoogde effecten. Daar waar sprake is van projecten met een aparte besluitvormingsprocedure is dat specifiek aangegeven” (p. 10).

Dat de Beleidsbegroting een belangrijke rol speelt, blijkt uit de toevoeging van de Gedeputeerde tijdens de vergadering waarin PS het PVVP vaststelden, d.d. 30 juni 2004: “vrijwel alle sprekers hebben aangekondigd voor de prioritering op dit PVVP terug te komen bij de begrotingsbehandeling. Als er minder geld komt, als het inderdaad de budget+-variant wordt, dan wordt het geen kwestie van prioritering maar van fasering. Dan moeten wij langzamer uitvoeren wat wij van plan waren te doen. In die zin moet naar deze variant gekeken worden”.

Acties voor specifieke jaren in DBA, maar ook beleidskaders

Naast de Beleidsbegroting en het PVVP zijn er zoals gemeld twee andere beleidsdocumenten die ten aanzien van provinciale wegenprojecten een belangrijke rol spelen: de DBA en het Programma WaDM. In de DBA worden acties voor specifieke jaren weergegeven en in Programma WaDM worden de beleidskaders uitgewerkt en wordt ingegaan op specifieke projecten.

Voor een inhoudelijke analyse van deze documenten wordt verwezen naar paragraaf 4.2, maar wat in het kader van dit hoofdstuk over politiek-bestuurlijke besluitvorming belangrijk is om op te merken is dat zowel het WaDM als de DBA 2004-2005 door GS worden vastgesteld en ter kennisgeving aan PS worden aangeboden.

In de DBA 2007-2008 wordt overigens niet alleen het PVVP verder geconcretiseerd, maar wordt naar aanleiding van de Nota Mobiliteit en de ervaringen van de afgelopen jaren ook het PVVP-beleid geactualiseerd en geconcretiseerd. Dit betekent dat er ook beleidskaders zijn opgenomen in de DBA. De besluitvorming omtrent de DBA 2007-2008 is niet aldoor eenduidig geweest. Op 4 april 2006 gaat er een Statennotitie naar PS (PS2006-163) waarin PS al in een vroeg stadium geïnformeerd worden over de hernieuwde DBA en hen verteld wordt dat dit document in september ter besluitvorming aan PS zal worden voorgelegd. Op 22 augustus 2006 gaat er echter een Statennotitie naar PS (PS2006-581) waarin de DBA 2007-2008 ter kennisname aan PS wordt aangeboden. In de Commissievergadering van 10 mei 2006 werd naar aanleiding van deze beleidsverandering overigens ook de vraag opgeworpen in hoeverre deze nieuwe beleidsagenda nog spoort met het PVVP.

Betrokkenheid PS in besluitvorming

Naast de kaders die PS vaststellen, zijn PS ook tijdens de verschillende fasen van een project betrokken bij provinciale wegenprojecten. Zo is er een aantal momenten waarop PS formele besluiten omtrent provinciale wegen nemen. Zo nemen PS per project een besluit over de financiën. In dit kader stellen PS bij grote wegenprojecten een voorbereidings- en een uitvoeringskrediet vast. Daarnaast beslissen PS over de Streekplanherziening en daarmee de tracévaststelling. Dat PS op deze manier bij wegenprojecten betrokken worden, bleek uit interviews, maar werd ook duidelijk uit de stukken van PS. In het kader van de Beleidsbegroting stellen PS tevens de Meerjarenplanning Infrastructuur vast. Ook vindt er bij de Voorjaarsnota en de Beleidsbegroting financiële bijstelling plaats.

Betrokkenheid van PS blijkt bijvoorbeeld in het geval van de omlegging van de N831 in Hedel. Op 12 november 2003 besloten PS “het tracé van de omlegging N831 Hedel over de Baronieweg en het tunnelalternatief vast te stellen overeenkomstig kaart nr. 3 en de partiële herziening van het Streekplan Gelderland 1996 inzake omlegging N 831 Hedel (oostelijk deel) gewijzigd vast te stellen”. Voorafgaand aan deze vaststelling zijn PS geïnformeerd, niet alleen over de uitkomsten van de m.e.r.-procedure (m.e.r.-procedure staat voor milieu effect rapportage) of het bestuurlijk overleg dat heeft plaatsgevonden ten aanzien van het tracé, maar ook over andere aspecten die een rol speelden, zoals bijvoorbeeld een akoestisch onderzoek. Naar aanleiding van deze informatie hebben PS dit tracé vastgesteld en is besloten in te stemmen met het voorstel van GS om een krediet van € 7.300.000 beschikbaar te stellen.

Betrokkenheid PS bij m.e.r.-procedure

PS worden betrokken tijdens de m.e.r.-procedure. Voor provinciale infrastructurele projecten geldt in principe een wettelijk vastgelegde m.e.r.-plicht. Vanuit die plicht moet de provincie, voordat zij een besluit kan nemen over het aanleggen van een nieuwe weg, een m.e.r. uitvoeren. In die m.e.r. worden de milieugevolgen van een project zichtbaar gemaakt. Het onderzoek zelf wordt uitbesteed aan een extern bureau, maar gedurende een m.e.r.-procedure wordt de provincie wel geadviseerd door een commissie voor de m.e.r. (een onafhankelijke groep deskundigen die GS per m.e.r.-procedure adviseert over welke richtlijnen gehanteerd moeten worden).

De besluitvorming in de m.e.r.-procedure is gedelegeerd van PS naar GS. Dit betekent dat GS in beginsel gedurende de m.e.r.-procedure niet verplicht zijn om PS te informeren of besluiten te laten nemen. In de praktijk vindt er echter op bepaalde momenten in de m.e.r.-procedure overleg plaats tussen PS en GS. In interviews geven provinciale betrokkenen aan dat het van belang is om PS te betrekken bij keuzes die in de m.e.r. procedure worden gemaakt omtrent de richting van een project. Deze werkwijze is vastgelegd in een minuut. De volgende procedure wordt gehanteerd:

1. Voor het vaststellen van de richtlijnen en het vaststellen van het voorkeursalternatief vragen GS de Statencommissie om in overleg te treden. De richtlijnen worden opgesteld op basis van de inspraakreacties op de startnotitie en het advies voor de richtlijnen van de commissie voor de m.e.r. De richtlijnen kunnen een duidelijke sturing aan het project geven. Met het vaststellen van een voorkeursalternatief wordt het besluit voor het vaststellen van een tracé en daarmee het wijzigen van het Streekplan voorbereid. Het in overleg treden zal plaats vinden op basis van een aantal aandachtspunten uit de richtlijnen en de notitie voor het voorkeurstracé.

2. Na vaststelling van de startnotitie en het m.e.r. door GS worden de besluiten ter kennisgeving aan PS gezonden.

Deze procedure is niet formeel vastgesteld door PS, omdat voor andere beleidsvelden andere afwegingen gelden.

Een voorbeeld van de manier waarop PS door GS bij de m.e.r.-procedure zijn betrokken is de m.e.r.-Trechternotitie ten aanzien van de omleiding Voorthuizen en de ontsluiting Harselaar. Uit de Statennotitie die GS aan PS stuurden, d.d. 6 december 2005, wordt duidelijk dat de commissie voor de m.e.r. van mening was dat naast de alternatieven in de startnotitie ook andere alternatieven onderzocht zouden moeten worden. Alles bij elkaar zouden dit echter te veel alternatieven worden voor een diepgaand onderzoek, waardoor GS besloten het onderzoek in twee fasen uit te voeren. Eerst een inventariserend onderzoek over de verschillende mogelijkheden en naar aanleiding daarvan een diepgravender onderzoek naar een kleiner aantal alternatieven. In deze Statennotitie wordt PS vervolgens medegedeeld dat die eerste fase van het trechteronderzoek inmiddels is afgerond en welke alternatieven GS op basis daarvan hebben geselecteerd om verder te onderzoeken en welke niet.

Onduidelijkheid over besluitvorming varianten

Ondanks bovenstaande betrokkenheid van PS bij grote provinciale wegenprojecten, blijkt er in de praktijk op onderdelen onduidelijkheid te bestaan wat betreft de vraag waar PS besluiten over nemen. Dit betreft vooral onduidelijkheid in het kader van de besluitvorming over varianten. Verschillende betrokkenen geven aan dat GS bevoegd gezag zijn voor het vaststellen van varianten voor grote provinciale wegenprojecten. PS geven echter aan dat zij toestemming moeten geven welke varianten er onderzocht worden. PS geven aan dat ze worden betrokken bij keuzes ten aanzien van varianten, maar dat het niet eenduidig is wat de speelruimte is voor PS bij besluitvorming over varianten. Ook uit een inventarisatie van verslagen van commissieverslagen komt niet naar voren wat precies de speelruimte is van PS bij besluitvorming over varianten.

Daarnaast geven enkele Statenleden aan dat de wijze waarop een keuze wordt gemaakt tussen varianten een belangrijk aandachtspunt is. Zo is het een aantal keer voorgekomen dat nadat een aantal varianten is onderzocht, juist andere niet onderzochte varianten in beeld komen. Een

aantal Statenleden heeft het idee dat hoe meer varianten er onderzocht worden, hoe sneller de besluitvorming zal verlopen. Zij pleiten er dan ook voor om in het kader van de m.e.r.-procedure zoveel mogelijk varianten te onderzoeken. Echter, betrokkenen vanuit de provinciale organisatie geven in interviews aan dat het onderzoeken van meer varianten juist zal leiden tot een langere doorlooptijd en hogere kosten. In dit onderzoek is niet geanalyseerd of dit voor specifieke projecten in de praktijk plaatsvindt.

3.3. Verantwoording en toezicht

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none"> ○ PS ontvangen verantwoordingsinformatie om de controlerende rol te kunnen uitoefenen. ○ PS controleren zonodig naar aanleiding van de verantwoordingsinformatie. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ PS ontvangen gestructureerd informatie ○ Invloed PS vanuit volksvertegenwoordigende rol

PS ontvangen gestructureerd informatie

PS ontvangen op een aantal formele momenten informatie over de voortgang van grote provinciale wegenprojecten. Zo wordt er één keer per twee jaar door middel van een beleidseffectrapportage (PVVP-meting) verantwoording afgelegd op effectniveau. Tevens vindt er elke twee jaar bijsturing van het PVVP plaats door middel van de DBA op basis van maatschappelijke ontwikkelingen, de politieke agenda, evaluatie en monitoring en rekening/fondsverslag. Daarnaast ontvangen PS twee keer per jaar een voortgangsrapportage Grote Infrastructurele Werken. Deze rapportages bevatten een korte omschrijving per project, de huidige stand van zaken en eventuele aandachtspunten. Ook worden PS jaarlijks over grote infrastructuurle werken geïnformeerd door middel van het verslag Reserves en Voorzieningen. Zie voor een inhoudelijke analyse van de verantwoording en rapportage paragraaf 4.2.

Naast deze formele verantwoordingsmomenten, worden PS tijdens Commissievergaderingen geïnformeerd over de voortgang van projecten. Wanneer er sprake is van calamiteiten in een project, worden PS direct geïnformeerd. Zo werden PS in het kader van de rondweg Laag Soeren bijvoorbeeld geïnformeerd over het besluit van de Raad van State om goedkeuring van het bestemmingsplan te vernietigen. Ook informeerden GS PS over het amendement van de gemeenteraad van Brummen.

Uit interviews met betrokkenen komt naar voren dat PS over het algemeen tevreden zijn over de informatievoorziening van GS omtrent

grote provinciale wegenprojecten. Zo geven leden van PS aan dat de informatie tijdig, gestructureerd en overzichtelijk wordt aangeleverd.

Invloed PS vanuit volksvertegenwoordigende rol

Leden van PS hebben een kritische houding ten opzichte van de aangeleverde informatie. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat PS als het ware 'boven op projecten' zitten en dat er tijdens Commissievergaderingen veel vragen worden gesteld. In dit kader stellen PS volgens betrokkenen van de provinciale organisatie ook vragen over details. Dit heeft te maken met het feit dat PS vanuit hun volksvertegenwoordigende rol het eerste aanspreekpunt zijn voor de maatschappij. Burgers spreken PS aan op specifieke zaken, met als gevolg dat PS daarover door GS gedetailleerd geïnformeerd willen worden.

De aandacht voor specifieke projecten in Statenvergaderingen hangt echter ook samen met de wijze waarop PS bij de besluitvorming betrokken worden. De vaststelling van twee kredieten per project, een voorbereidings- en een uitvoeringskrediet, zorgt er in ieder geval voor dat ieder project twee keer apart geagendeerd wordt. Daarnaast wordt er, zo laat ook het voorbeeld van de rondweg Voorthuizen zien, ook buiten die twee beslismomenten om veel informatie aan PS gestuurd. Overigens ervaren provinciale betrokkenen dit niet als belemmerend: het aan de orde stellen van detailvragen wordt op basis van de volksvertegenwoordigende rol gezien als een recht van PS.

4. Bevindingen sturing van grote provinciale wegenprojecten

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden bevindingen gepresenteerd over de vraag op welke wijze de provincie Gelderland sturing geeft aan grote provinciale wegenprojecten. Allereerst wordt ingegaan op de vraag hoe het provinciaal beleid is opgezet (paragraaf 4.2) en op welke wijze prioriteiten zijn gesteld ten aanzien van grote provinciale wegenprojecten (paragraaf 4.3). Vervolgens wordt ingegaan op doorlooptijd van projecten (paragraaf 4.4). Daarna komen de interne organisatie en de afspraken met partners en communicatie met burgers aan bod (respectievelijk paragraaf 4.5 en 4.6). Tot slot worden risicomangement en evaluatie besproken (paragraaf 4.7).

4.2. Beleidsanalyse

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none">○ Beleidskeuzes zijn helder en er is een heldere relatie tussen beleidsdoelen en projectdoelen.○ Om te kunnen toetsen of doelstellingen gerealiseerd worden, zijn prestatie-indicatoren vastgesteld die meetbaar zijn.	<ul style="list-style-type: none">○ Beleidskeuzes zijn helder en er is een heldere relatie tussen beleidsdoelen en projectdoelen<ul style="list-style-type: none">○ Beleidskeuzes in PVVP en DBA○ Uitwerking beleid in DBA en concretisering en projecten in een programma○ Er zijn prestatie-indicatoren vastgesteld die meetbaar zijn
<ul style="list-style-type: none">○ Monitoring vindt gestructureerd plaats.	<ul style="list-style-type: none">○ Recentelijk onderscheid beleidsindicatoren en prestatie-indicatoren○ Bijdrage projecten aan beleidsdoelen niet aangegeven

Beleidskeuzes zijn helder en heldere relatie tussen beleidsdoelen en projectdoelen

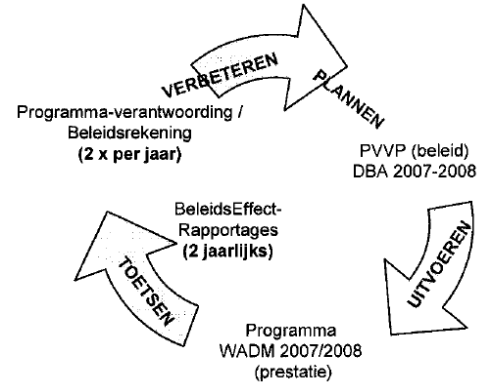
Uit een analyse van het beleid ten aanzien van grote provinciale wegenprojecten komt naar voren dat de beleidskeuzes helder zijn en dat daarbij ook een relatie wordt gelegd tussen de beleidsdoelen en de doelen van specifieke projecten. Het gaat hierbij om de volgende punten:

o *Beleidskeuzes in PVVP en DBA*

Zoals in hoofdstuk 2 ook al aan de orde kwam, wordt het belangrijkste beleid gevormd door het PVVP en de DBA, waarin alleen het PVVP door PS wordt vastgesteld en de DBA ter kennisgeving wordt aangenomen. Bijgevoegd schema maakt duidelijk hoe de provincie zelf haar beleidscyclus ziet (schema is afkomstig uit de DBA 2007-2008, p. 71).

PVVP

Het PVVP is ingericht volgens drie thema's (bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid) die ook terugkomen in de Beleidsbegroting van Gelderland. In paragraaf 2.3 is een overzicht gegeven van de strategie en ambities in het PVVP. Een voorbeeld is de ambitie zorgen voor een veilige mobiliteit, waaruit de volgende acties voortkomen (zie kader).



Ambitie: Zorgen voor een veilige mobiliteit

Acties:

Voorkomen

- Verkeersveiligheid als criterium gebruiken bij ontwikkeling ruimtelijke plannen;
- Doelgroepgerichte verkeerseducatie volgens het principe van permanente verkeerseducatie;
- Handhaving op trajecten of in gebieden met een hoge verkeersonveiligheid als gevolg van gevaarlijk verkeersgedrag

Benutten

- Regionale concretisering van Duurzaam Veilig 2 en het opstellen en uitvoeren van regionale maatregelpakketten;
- Toepassen Handboek wegontwerp en Essentiële kenmerken en uitvoering Duurzaam veilig programma provinciale wegen (verkeersongevallenconcentraties aanpakken en trajectgerichte aanpak)

Bouwen

- Aanleg van nieuwe infrastructuur per definitie Duurzaam Veilig.

DBA

Het PVVP bevat naast de hoofdlijnen van het beleid ook de DBA met daarin de acties voor de jaren 2005 en 2006. Inmiddels is de DBA 2007-2008 verschenen, met daarin de bijstelling van het beleid. In de DBA wordt het PVVP uitgewerkt en er zijn beleidskeuzes opgenomen. Dezelfde thema's die in het PVVP aan de orde komen, komen ook in de DBA terug. Allereerst wordt de strategie van die thema's toegelicht, vervolgens komen per thema de knelpunten aan de orde en vervolgens, per thema, de aanpak.

Bovendien is er aan de DBA een doelenboom toegevoegd. In die doelenboom worden voor hoofd- en subdoelen meetindicatoren genoemd. Een voorbeeld daarvan is het hoofddoel *Bereikbaarheid waarborgen van*

stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen vanuit landelijke en stedelijke gebieden per auto (zie kader). Hieruit komt naar voren dat er prestatie-indicatoren zijn vastgesteld die meetbaar zijn.

VERBETEREN BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid waarborgen van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen vanuit landelijke en stedelijke gebieden per auto.

→ INDICATOR: *Behoud van het bereikbaarheidsniveau van 2005 voor alle stedelijke netwerken, GSO-steden en regionale bedrijventerreinen, uitgedrukt in aantal personen dat deze locaties binnen bepaalde tijd kan bereiken.*



Optimaliseren van de wegenstructuur

→ INDICATOR: *Goed functionerend netwerk:*

- *betrouwbaarheid in reistijd op deur tot deur relaties tussen GSO steden (streefwaarde PM nav NWA).*
- *[...]*



Aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur

→ INDICATOR: *Aantal gerealiseerde projecten ten behoeve van nieuwe provinciale infrastructuur volgens plan (Rondwegen en GIP) (# maatregelen jaarlijks invullen).*

○ *Uitwerking en projecten in een programma*

Naast de DBA is er het Programma Werken aan Duurzame Mobiliteit (WaDM). In het WaDM 2008-2009 worden het PVVP en de DBA nader geconcretiseerd, maar worden ook de projecten uit het Coalitieakkoord 2007-2011 meegenomen. In het WaDM wordt dit omschreven als “waar het PVVP doelstellingen benoemt voor de middellange termijn, richt het werkenprogramma zich in het bijzonder op de uitwerking en realisering van deze doelstellingen voor de komende twee jaar (2008-2009)”.

Het WaDM 2008-2009 kent een indeling in vier programma's: programma Openbaar Vervoer, programma Openbaar Fiets, programma Nieuwe Infrastructuur en programma Instandhouding Infrastructuur. Per programma wordt vervolgens een aantal strategische doelen geformuleerd. Ieder strategisch doel kent een paar tactische doelen waarvan ook de effecten worden geformuleerd. Daarnaast wordt ieder tactisch doel ook weer aan een operationeel doel gekoppeld. Per operationeel doel wordt vervolgens een aantal concrete projecten genoemd, inclusief de geplande doorlooptijd en kosten. Er is dus een heldere relatie tussen beleidsdoelen en projecten. Bijvoorbeeld:

PROGRAMMA NIEUWE INFRASTRUCTUUR:

Strategische doelstelling:

Bereikbaarheid waarborgen van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen vanuit landelijke en stedelijke gebieden per auto.

→Tactisch doel:

optimaliseren van de weginfrastructuur

→ Operationeel doel:

Voldoen aan de wegennetvisie

Aan dit operationele doel worden vervolgens vijf projecten gekoppeld, inclusief een korte projectomschrijving en waar mogelijk kosten en een jaar waarin de uitvoer plaats zal vinden.

- N781 Wageningen, capaciteit rotonde
- N309 Elburg, aanleg vri's
- N314 Bronckhorst, optimalisering wegvak 14,0 - 29,0
- N322 Zaltbommel, herinrichting kruispunt Hogeweg
- N233, Neder Betuwe, optimaliseren vri.

De thema's uit het PVVP en de DBA komen ook in het WaDM terug, maar in een andere structuur. Oorzaak hiervan is dat in het Coalitieakkoord 2007-2011 een indeling is gekozen die afwijkt van de DBA. Het WaDM is daar vervolgens op afgestemd. Indirect komen de thema's uit het PVVP en de DBA overigens wel weer terug in het WaDM. In het WaDM valt te lezen: "In 2008 treedt er ten opzichte van andere jaren een wijziging op in de structuur van het programma. Het onderscheid in de programma's Mobiliteit en Openbaar Vervoer, Bereikbaarheid en Infrastructuur en Instandhouding Infrastructuur komt hiermee te vervallen en wordt vervangen door een structuur die meer duidelijkheid en overzicht schept. Op basis van het Coalitieakkoord 2007-2011 maken we onderscheid in drie programma's: Openbaar Vervoer, Fiets en Infrastructuur" (p. 8).

Monitoring: recentelijk onderscheid beleidsindicatoren en prestatie-indicatoren

De provincie Gelderland heeft helder aangegeven hoe de provincie vorm wil geven aan monitoring van grote provinciale wegenprojecten. In het PVVP is een hoofdstuk opgenomen over de monitoringssystematiek. Er wordt een tweejaarlijkse PVVP-meting (beleidseffectrapportage) uitgebracht, op basis waarvan de DBA wordt geactualiseerd. De nulmeting vond plaats in 2003.

In de rapportages in het kader van de monitoring zijn (sub)doelen en indicatoren in het verleden niet consequent aan de orde gesteld. In de begroting 2006 bijvoorbeeld, wordt in het programmaonderdeel Bereikbaarheid en Infrastructuur (onderdeel van het programma Mobiliteit) wel verwezen naar de aanpak van voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen uit het PVVP, maar worden vervolgens geen doelstellingen c.q. indicatoren genoemd. In de beleidsrekening komen vervolgens wel indicatoren terug (zie kader), maar zonder dat de bijbehorende doelstellingen helder worden.

Indicatoren

- Aantal km duurzaam veilig ingerichte wegen (zie hiervoor progr. 2006).
Stand: 75 km in 2006. In totaal is 250 km ingericht in de periode van 2003-2006.
- Aantal km asfalt nieuwe infrastructuur (provinciale wegen en overige wegen)
Stand: 0km.
- Mate van realisatie rondwegen (conform planning)
Stand: Conform planning. In december 2006 waren alle tracékeuzes gereed.

Recentelijk wordt in Gelderland in het kader van monitoring onderscheid gemaakt tussen beleidsindicatoren en prestatie-indicatoren:

- *Beleidsindicatoren*
De beleidsindicatoren komen één keer per twee jaar aan de orde in de beleidsevaluatie (beleidseffectrapportage) in het kader van de bijstelling van het Verkeer- en Vervoerbeleid in de DBA. Deze P&C-cyclus is volgens de provincie te kort om elk jaar een duidelijke uitspraak te kunnen doen over de beleidsindicatoren. In het verleden werd dit wel gedaan, maar gaf dit te weinig sturingsinformatie voor de Staten. Daarmee is er niet ieder jaar sprake van monitoring van beleidsindicatoren.

- *Prestatie-indicatoren*
De prestatie-indicatoren worden het kader van de P&C-cyclus twee keer per jaar voorgelegd in de begroting en de beleidsrekening.

Bijdrage projecten aan beleidsdoelen niet aangegeven

De beleidsrapportage vindt plaats op het niveau van knelpunten en specifieke projecten. Er wordt niet per project aangegeven op welke manier en in welke mate het project bijdraagt aan de algemene beleidsdoelstelling ten aanzien van provinciale wegen. Overigens is het niet altijd mogelijk exact aan te geven wat de bijdrage is van projecten aan algemene doelen. De relatie tussen projecten en doelen is echter wel van belang om uiteindelijk na te kunnen gaan in hoeverre de verschillende projecten hebben geleid tot het behalen van de beleidsdoelen.

4.3. Prioriteitstelling wegen

Een belangrijk vertrekpunt voor sturing van grote provinciale wegenprojecten is de wijze waarop projecten worden geprioriteerd en op de agenda komen. Hier wordt immers bepaald welke knelpunten als eerste worden aangepakt en wat de insteek is van een project. Om inzicht te verkrijgen in dergelijke aspecten is het essentieel dat helder is door wie en aan de hand van welke informatie en argumenten keuzes worden gemaakt ten aanzien van grote wegenprojecten. Het is daarbij van belang dat keuzes in een breder perspectief worden geplaatst, omdat het er om gaat prioriteiten te stellen binnen de vele mogelijke knelpunten in een infrastructureel netwerk. Er zou immers prioriteit gegeven moeten worden aan knelpunten die het meest urgent zijn. Daarnaast is het maken van integrale afwegingen essentieel: knelpunten in een infrastructureel netwerk staan niet op zichzelf.

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none">o Het is helder door wie en aan de hand van welke informatie en argumenten keuzes worden gemaakt ten aanzien van grote wegenprojecten die prioriteit krijgen.	<ul style="list-style-type: none">o Helder in welke documenten prioriteiten zijn gesteldo Overwegingen op hoofdlijnen helder, maar projecten niet altijd op de agenda aan de hand van analyse nut en noodzaak<ul style="list-style-type: none">o Een aantal projecten uit Statenakkoord 2003-2007 op agenda zonder voorafgaande nut en noodzaak analyseo Andere projecten op agenda door analyse van nut en noodzaak
<ul style="list-style-type: none">o Dergelijke keuzes worden in een breder perspectief geplaatst en afwegingen worden integraal gemaakt.	<ul style="list-style-type: none">o Afwegingen worden niet altijd integraal gemaakt:<ul style="list-style-type: none">o Niet helder of grootste knelpunten in Gelderland op agenda zijn gezeto Prioritering van grote wegenprojecten vindt pas recentelijk plaats op basis van netwerkanalyseso Afwegingen projecten op meerdere momenten

Helder in welke documenten prioriteiten vastgelegd

Het is helder in welke documenten is vastgelegd wat de prioriteiten zijn ten aanzien van provinciale wegen. Het gaat daarbij vooral om het PVVP, de DBA en het Programma WaDM. In het PVVP is aangegeven welke ambities worden nagestreefd en welke maatregelen genomen gaan worden. Daarnaast is er per regio een uitwerking gemaakt van opgaven en de te nemen acties. In de DBA is beleid eventueel bijgesteld en zijn de beleidsaccenten voor de specifieke jaren weergegeven. In beide documenten is aangegeven welke knelpunten worden aangepakt. In het Programma WaDM worden specifieke projecten genoemd.

Overwegingen op hoofdlijnen helder, maar projecten niet altijd op de agenda aan de hand van analyse nut en noodzaak

In de genoemde documenten is aangegeven aan de hand van welke overwegingen keuzes zijn gemaakt. Het gaat daarbij om algemene uitgangspunten voor het beleid en beleidsdoelen. Daarnaast is aangegeven welke knelpunten prioriteit krijgen en welke argumenten hiervoor bestaan. Het is op hoofdlijnen helder wie grote wegenprojecten op de agenda zet en aan de hand van welke argumenten dit is gebeurd. Wegen worden over het algemeen geprioriteerd door PS op basis van een combinatie tussen inhoudelijke en politieke argumenten. Een aantal projecten uit het Statenakkoord 2003-2007 is door PS op de agenda gezet, zonder dat er een nut en noodzaak analyse aan vooraf is gegaan. Andere projecten zijn wel op de agenda gekomen aan de hand van analyses van het nut en de noodzaak. Dit wordt hieronder uitgewerkt.

o *Een aantal projecten uit Statenakkoord 2003-2007 op agenda zonder voorafgaande nut en noodzaak analyse*

Er is een aantal belangrijke grote projecten die vanuit PS zijn geïnitieerd. De Staten hebben in 2003 een concrete lijst met grote wegenprojecten benoemd en deze opgenomen in het Statenakkoord 2003-2007. Vervolgens hebben PS GS de opdracht gegeven om deze wegenprojecten binnen vier jaar uit te voeren. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat een aantal grote wegenprojecten uit het Statenakkoord 2003-2007 vooral op basis van politieke argumenten op de agenda zijn gekomen. Concreet betekent dit dat deze projecten op de agenda zijn gekomen zonder dat er vooraf een analyse over nut en noodzaak van deze knelpunten is uitgevoerd.

Voor de grote wegenprojecten die door de Staten zijn opgenomen in het Statenakkoord 2003-2007 zonder voorafgaand onderzoek naar nut en noodzaak geldt dat de initiatieffase is overgeslagen. In deze fase wordt een probleemanalyse uitgevoerd van maatschappelijke en politieke ontwikkelingen. Bij de start van de m.e.r.-procedure bestond er vervolgens nog kans op onduidelijkheid over nut en noodzaak van een project. Gevolg daarvan is dat de discussies over het nut en de noodzaak van een project plaatsvonden gedurende het proces. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de Rondweg Putten (overigens is dit project door PS stopgezet).

Het is van belang op te merken dat voor de projecten die op deze wijze op de agenda zijn gekomen wel onderzoeken zijn verricht naar knelpunten en mogelijke oplossingen. Dit is echter niet onderzocht voordat het knelpunt op de agenda is gekomen. Hierop aanvullend komt uit de analyses naar voren dat er niet alleen knelpunten op de agenda zijn gekomen zonder nut en noodzaak onderzoek, maar ook oplossingsrichtingen bij de knelpunten. Hierbij kan gedacht worden aan het feit dat in het Statenakkoord wordt gesproken over rondwegen en niet alleen over de knelpunten. Een rondweg is immers een mogelijke oplossing voor een knelpunt.

In het kader van prioritering is er tevens veelal sprake van lobbywerk vanuit gemeenten. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de rondweg

Druten - Beneden Leeuwen, één van de projecten die is opgenomen in het Statenakkoord 2003-2007. Gemeenten hebben bij de Staten gelobbyd voor een oplossing voor de overlast die werd ondervonden van doorgaand verkeer. Ook dergelijke lobby's leiden ertoe dat PS vooral op basis van politieke argumenten keuzes maken omtrent te prioriteren rondwegen.

De huidige Staten hebben in het kader van prioritering van grote provinciale wegenprojecten een nieuwe ontwikkeling in gang gezet. In het Coalitieakkoord 2007-2011 is een aantal knelpunten aangegeven. Vervolgens is de opdracht gegeven om ten aanzien van deze knelpunten een nut en noodzaak onderzoek uit te voeren. Concreet betekent dit dat GS een verkenning dienen uit te voeren naar onder andere het concrete probleem, de noodzakelijkheid van een oplossing en welke maatregel daarvoor kan worden ingezet in relatie tot financiën. Bovendien wordt er in relatie tot bijvoorbeeld verkeersmodaliteiten en andere beleidsterreinen een integrale afweging gemaakt. Op basis van de uitkomsten van deze nut en noodzaak onderzoeken dienen GS een advies uit te brengen aan PS, zodanig dat PS een keuze kunnen maken ten aanzien van te realiseren projecten. In dit kader hebben PS reeds financiën beschikbaar gesteld voor grote provinciale wegenprojecten die in de volgende Statenperiode uitgevoerd gaan worden.

Verschillende geïnterviewden zien het uitvoeren van een goed onderbouwd nut en noodzaak onderzoek voorafgaand aan de besluitvorming over te realiseren projecten als een verbetering van het proces. PS sturen hiermee nadrukkelijker dan voorheen op nut en noodzaak. Bij het uitvoeren van een nut en noodzaak onderzoek bestaat er aandacht voor zowel inhoudelijke als politiek/bestuurlijke argumenten. Uit interviews komt naar voren dat het uitvoeren van een goed onderbouwd nut en noodzaak onderzoek voor projecten die vanuit de Staten geïnitieerd zijn nieuw is voor de provincie Gelderland. Een dergelijke aanpak is nog niet volledig uitgekristalliseerd en wordt daarom momenteel uitgewerkt in beleid.

- *Andere projecten op agenda door analyse van nut en noodzaak*
Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat andere projecten wel op de agenda zijn gekomen aan de hand van analyses van het nut en de noodzaak. Concreet betekent dit dat er onder andere een analyse plaats heeft gevonden van het probleem en de noodzakelijkheid van een oplossing. Bovendien is onderzocht welke maatregel kan worden ingezet in relatie tot financiën. Knelpunten zijn overigens vaak al een aantal jaren bekend. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de N302 Harderwijk. Door de sterke groei van de stad Harderwijk en daarmee de verkeersstromen door de stad was de verwachting dat de N302 in de toekomst onvoldoende capaciteit zou hebben om het verkeer door de stad adequaat af te wikkelen. Op basis van de uitkomsten van de nut en noodzaak analyses maken GS de keuze welke projecten uitgevoerd moeten worden. Deze keuzes worden vervolgens door GS ter besluitvorming voorgelegd aan PS. Prioritering vindt dus uiteindelijk plaats door PS.

Afwegingen worden niet altijd integraal gemaakt

Uit verschillende bronnen komt naar voren dat afwegingen ten aanzien van wegenprojecten tot dusver niet altijd integraal en in breder perspectief gemaakt zijn. Dit komt naar voren uit de onderstaande analyse.

- *Niet helder of grootste knelpunten in Gelderland op de agenda zijn gezet*

Samenvattend worden prioriteiten gesteld aan de hand van inhoudelijke en politieke overwegingen. Er wordt in de stukken waarin de prioriteiten zijn vastgelegd (PVVP en begroting/DBA) niet aangegeven welke argumenten de doorslag hebben gegeven voor de gemaakte keuzes. De probleemstelling en doelen van projecten zijn helder, maar er is niet aangegeven wat de doorslag heeft gegeven om te kiezen voor deze projecten (en niet voor andere). Daarnaast zijn er projecten die vooral op basis van politieke overwegingen op de agenda zijn gekomen. Daardoor is het niet helder of de gekozen wegenprojecten de grootste knelpunten zijn in Gelderland.

- *Prioritering van grote wegenprojecten vindt pas recentelijk plaats op basis van netwerkanalyses*

In het kader van het prioriteren van grote wegenprojecten is de provincie Gelderland recentelijk gestart met het uitvoeren van een integrale benadering aan de hand van netwerkanalyses, zo komt uit interviews met provinciale betrokkenen en desk study naar voren. Deze analyses geven een overzicht van de belangrijke grote verkeersknelpunten waarbij een integrale oplossing van belang is. Zo zijn in 2006 netwerkanalyses afgerond voor Gelderland en afzonderlijk voor de Stedendriehoek en de stadsregio Arnhem-Nijmegen. In de DBA 2007-2008 wordt aangegeven dat 'de netwerkanalyse de komende jaren dient ter agendering van onze bereikbaarheidsproblemen bij de nationale overheid en als kader voor bereikbaarheidsvraagstukken in Gelderland (p. 15)'. Daarnaast wordt gesteld dat de netwerkanalyse zicht geeft op toekomstige knelpunten in het verkeer en vervoer, maar dat de provincie Gelderland in het kader van de complexere vraagstukken nu al zal anticiperen op deze netwerkanalyse (p. 25). Aangezien de netwerkanalyses zijn verricht in 2006 betekent dit dat de keuzes die in de jaren daarvoor zijn gemaakt niet zijn gebaseerd op netwerkanalyses.

Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat de meeste door PS geselecteerde knelpunten uit het Coalitieakkoord 2007-2011 aansluiten bij projecten die geïdentificeerd worden in de netwerkanalyses. Zo vloeit het knelpunt bij de N320 (zuidelijke randwegen Culemborg) tevens voort uit de netwerkanalyses. PS hebben echter ook knelpunten geselecteerd die losstaan van de netwerkanalyses. Een voorbeeld daarvan is de N309 ('t Harde).

Afwegingen projecten op meerdere momenten

Hierboven is ingegaan op de wijze waarop projecten op de agenda komen. Dit is echter niet het enige moment volgens enkele betrokkenen van de provinciale organisatie waarop afwegingen worden gemaakt ten aanzien van prioritering van knelpunten. Ook nadat een project gestart is (start verkenning) en doorgang vindt (na de verkenning) kan tijdens de verschillende fasen van een project de vraag naar voren komen waarom een bepaald knelpunt wordt aangepakt en waarom wordt gekozen voor een bepaalde oplossing voor het knelpunt. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat projecten vaak tijdens een groot aantal jaren worden voorbereid. De verkeerssituatie of de politiek-bestuurlijke verhoudingen bij de provincie of andere overheidsorganisaties kunnen veranderen in deze periode, waardoor andere knelpunten of oplossingen wellicht belangrijker worden. Tijdens een project kunnen door dergelijke ontwikkelingen andere oplossingen in beeld komen dan eerder was ingeschat. Dit kan gevolgen hebben voor sturing van grote provinciale wegenprojecten: wat is de beste oplossing op dit moment en is het nog steeds belangrijk dit knelpunt aan te pakken?

4.4. Doorlooptijd

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none">Er zijn afspraken over de doorlooptijd van projecten en deze worden in de praktijk ook nagekomen.	<ul style="list-style-type: none">In de praktijk duren projecten regelmatig langer dan gepland

In de praktijk duren projecten regelmatig langer dan gepland

De provincie streeft naar een zo kort mogelijke doorlooptijd van grote provinciale wegenprojecten. Zoals gemeld in hoofdstuk 1 ligt het accent in dit onderzoek op de voorbereiding van projecten. Dit betekent dat de doorlooptijd van wegenprojecten niet uitputtend is geanalyseerd.

Uit deskstudy en interviews met betrokkenen van de provinciale organisatie komt naar voren dat provinciale wegenprojecten regelmatig langer duren dan gepland. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een aantal projecten die in het kader van dit onderzoek centraal staan:

- *Rondweg Laag Soeren:*
Uit de voortgangsrapportage Werken aan Mobiliteit (april 2007) komt ten aanzien van de rondweg Laag Soeren naar voren dat tijdens de vergadering van de Commissie voor Verkeer en Water van 13 december 2006 afstand genomen wordt van het geïsoleerd realiseren van de rondweg Laag Soeren. In het Coalitieakkoord 2007-2011 is vervolgens de keuze gemaakt om te starten met een integrale planvorming voor de verkeersproblematiek in de driehoek Arnhem-Zutphen-Apeldoorn. Eind 2010 moet er een plan liggen. De opgave uit het Statenakkoord 2003-2007 was echter om deze rondweg in 2007 gerealiseerd te hebben.
- *Reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk (deel Harderwijk)*
De weg is eind december 2005 geopend voor verkeer. De openstelling voor het verkeer was circa een half jaar later dan voorzien in de planning van 2003.

Overigens kent het project N302 Harderwijk een relatief korte doorlooptijd ten opzichte van andere projecten. GS kregen de opdracht om dit project in een doorlooptijd van zes jaar (2004-2010) te realiseren. De voortgangsrapportage Werken aan Mobiliteit (april 2007) geeft ten aanzien van dit project aan 'dat het geplande jaar van oplevering, 2010, gehandhaafd blijft'.

In dit onderzoek is niet nagegaan in hoeverre de provincie Gelderland het uitlopen van plannings van specifieke projecten had kunnen voorkomen. Wel zijn in dit onderzoek sturingsaspecten naar voren gekomen die van belang zijn voor de doorlooptijd van grote provinciale wegenprojecten.

4.5. Interne organisatie

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none"> o Het is helder welke activiteiten per fase van een project uitgevoerd dienen te worden. o Er is een manier van werken waarbij de relevante processtappen vooraf in beeld zijn. Deze manier van werken wordt in de praktijk toegepast. 	<ul style="list-style-type: none"> o Over het algemeen helder welke stappen tijdens een project moeten worden genomen: <ul style="list-style-type: none"> o Standaard een aantal fasen doorlopen o Processtappen vooraf in beeld o Discussie over vraag of procedures meer gelijktijdig kunnen verlopen
<ul style="list-style-type: none"> o Er zijn heldere afspraken over de taakverdeling voor de interne organisatie. 	<ul style="list-style-type: none"> o Interne rolverdeling helder

Over het algemeen helder welke stappen tijdens een project moeten worden genomen

Voor een optimale sturing van grote provinciale wegenprojecten is het van belang dat het helder is welke stappen doorlopen moeten worden, wanneer deze stappen moeten worden gezet en wie daar bij betrokken is. Uit interviews met betrokkenen van de provinciale organisatie en deskstudy komt naar voren dat dit voor de provincie Gelderland in het algemeen helder is. Het gaat daarbij om de volgende aspecten:

- o *Standaard een aantal fasen doorlopen*
De provincie Gelderland kent een aantal standaard fasen die in het kader van grote wegenprojecten van belang zijn. Uit desk study en interviews komt naar voren dat deze fasen in de praktijk doorlopen worden. Dit betreft de volgende fasen:

Fase	Activiteiten
Initiatieffase	<ul style="list-style-type: none"> o In de initiatieffase wordt onder andere op basis van maatschappelijke en politieke ontwikkelingen een probleemanalyse uitgevoerd.
Verkenningfase	<ul style="list-style-type: none"> o In de verkenningfase wordt onder andere een projectplan opgesteld. In deze fase wordt een grove raming van het project gemaakt en wordt het voorbereidingskrediet aangevraagd bij PS.
Definitiefase	<ul style="list-style-type: none"> o In de definitiefase wordt in het kader van de m.e.r. een startnotitie opgesteld, waarin het verkeersprobleem nader wordt gedefinieerd. o GS bepalen met behulp van de m.e.r. een voorkeurstracé, dat vervolgens wordt opgenomen in de streekplanherziening.

Ontwerpfase	<ul style="list-style-type: none"> ○ In de ontwerpfase wordt de streekplanherziening en het tracé vastgesteld door PS. ○ Tevens wordt het bestemmingsplan vastgesteld en goedgekeurd.
Vorbereidingsfase	<ul style="list-style-type: none"> ○ PS verlenen het uitvoeringskrediet. ○ In deze fase wordt het bestek opgesteld en wordt het project aanbesteed.
Uitvoeringsfase	<ul style="list-style-type: none"> ○ In de uitvoeringsfase vindt de uitvoering plaats volgens het bestek.
Nazorgfase	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ten slotte wordt het project financieel en administratief afgehandeld.

Bron: Notitie 'Omgaan met projecten. De sturingsvisie', Dienst WVV, Notitie 'Werkwijzen en procedures met betrekking tot grote wegenwerken', Document 'Projectmatig werken/Ontkoppelpunt' en Voortgangsrapportage 'Werken aan mobiliteit' april 2007.

Deze standaardfasering komt naar voren uit deskstudy en is voor het eerst benoemd in de notitie 'Omgaan met projecten. De sturingsvisie' (2000, Dienst Wegen Verkeer en Vervoer (WVV)). Door de jaren heen is deze fasering op basis van actuele ontwikkelingen op specifieke punten aangepast. Zo is in het document Projectmatig werken/'Ontkoppelpunt' (2004) aangegeven dat de programmamanager vanuit de Afdeling Verkeer en Vervoer de projectmanager vanuit de Afdeling Wegenbouw al in de verkenningsfase de opdracht verleent tot verdere uitwerking van het project tot aan het projectstatuut/overdrachtsdocument.

Uit interviews komt overigens naar voren dat niet alle betrokkenen deze fasen op dezelfde manier samenvatten. Daarnaast zijn de verschillende fasen niet consequent genoemd in stukken zoals het Programma WaDM. In het Handboek Wegenbouw worden de fasen niet weergegeven en in de DBA 2007-2008 worden de fasen niet genoemd per project. Op de intranetpagina van de dienst WVV staan wel verschillende documenten waarin de fasen aan de orde komen. Daarnaast bevatten de voortgangsrapportages 'Werken aan mobiliteit' per project een planning op hoofdlijnen die is gebaseerd op de genoemde fasen.

Overigens kent ieder project een verschillende ontstaansgeschiedenis die mede bepalend is voor de wijze waarop een project verloopt. Voor een aantal projecten uit het Statenakkoord 2003-2007 geldt bijvoorbeeld dat de initiatief- en verkenningsfase niet aan de orde zijn geweest, omdat met het opnemen van deze projecten in het Statenakkoord 2003-2007 al definitief was besloten tot uitvoering.

- *Processtappen vooraf in beeld*

In het kader van grote wegenprojecten zijn processtappen vooraf in beeld, omdat er sprake is van een standaard manier van werken. Dit komt naar voren uit deskstudy en interviews met betrokkenen vanuit de provinciale organisatie. Zo beschikt de provincie Gelderland over een Handboek Wegenbouw, waarin de verschillende activiteiten staan beschreven die in ieder geval uitgevoerd moeten worden in het kader van grote wegenprojecten. Deze activiteiten betreffen een gedetailleerde uitwerking van de processtappen voor grote provinciale wegenprojecten.

Uit interviews met betrokkenen vanuit de provinciale organisatie komt naar voren dat in de praktijk in grote lijnen conform het handboek wordt gewerkt. Echter, door de complexiteit van grote wegenprojecten kan het voorkomen dat het Handboek in bepaalde gevallen niet toereikend is. In het kader van de rondweg Druten - Beneden Leeuwen werd bijvoorbeeld geconstateerd dat een gedeelte van het voorkeustraject door de EHS liep. Voor dit probleem gaf het Handboek geen oplossing. Betrokkenen geven daarbij aan dat in dergelijke gevallen zo veel mogelijk in de lijn van het handboek wordt gehandeld. In het verlengde daarvan is opgemerkt dat ieder project vraagt om maatwerk, waardoor de verschillende stappen die worden doorlopen in de praktijk op onderdelen kunnen verschillen.

Naast het Handboek zijn er andere voorbeelden van een standaard manier van werken. Zo is er bijvoorbeeld een m.e.r.-format opgesteld. De provincie Gelderland besteedt het uitvoeren van het m.e.r.-onderzoek uit aan een externe partij. Om in dat kader een consistente uitvoering te waarborgen, wordt gewerkt aan de hand van een m.e.r.-format. Verder werkt de Dienst WVV volgens de methodiek van 'Projectmatig Doen en Denken'. Dit wordt bijvoorbeeld aangegeven door betrokkenen binnen de provinciale organisatie en staat tevens beschreven in het Handboek Wegenbouw.

- *Discussie over vraag of procedures meer gelijktijdig kunnen verlopen*

Voor de doorlooptijd van een project is het van belang dat voorzover mogelijk activiteiten gelijktijdig kunnen plaatsvinden. In dit onderzoek is geen analyse gemaakt van de doelmatigheid van de planning van projecten. Uit interviews met een aantal betrokkenen vanuit de provinciale organisatie blijkt echter dat er discussie bestaat over de vraag of activiteiten meer gelijktijdig kunnen verlopen dan momenteel het geval is. Zo wordt enerzijds aangegeven dat stappen in het kader van grote wegenprojecten in de provincie Gelderland waar nodig zoveel mogelijk gelijktijdig verlopen. Bestemmingsplannen worden bijvoorbeeld al voorbereid terwijl de Streekplanherzieningsprocedure nog loopt. Anderen zijn van mening dat meer processen gelijktijdig gepland kunnen worden en dat dit de doorlooptijd van projecten verkort.

Eveneens van belang voor de doorlooptijd zijn de verschillende wettelijke procedures en termijnen waaraan grote provinciale wegenprojecten veelal zijn gebonden. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat de provincie op dit vlak niet altijd mogelijkheden heeft om de doorlooptijd te verkorten. Zo neemt een m.e.r.-procedure ongeveer 1,5 tot 2 jaar in beslag. De oorzaak van een relatief snelle doorlooptijd bij de reconstructie Nijmeegseplein lag onder andere in het feit dat er geen m.e.r.-procedure plaats hoefde te vinden.

In dit kader komt uit interviews met provinciale betrokkenen naar voren dat de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal leiden tot een herziening van een aantal procedures. Zo zal de goedkeuringsprocedure voor bestemmingsplannen wegvallen. Dit zal wat betreft proceduretijd circa 6 maanden schelen. Daarnaast biedt de nieuwe Wro de provincie de mogelijkheid om - in overleg met de gemeente - zelf een inpassingsplan te maken. Dit betekent dat de provincie de regie meer in handen kan houden.

Interne rolverdeling helder

De interne rolverdeling binnen de Dienst WVV van de provincie Gelderland in het kader van grote provinciale wegenprojecten is helder. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat de Afdeling Verkeer en Vervoer in het kader van grote provinciale wegenprojecten de verkenning (met onder andere een onderzoek naar nut en noodzaak) uitvoert. Na afronding van de verkenning wordt een project middels een overdrachtsdocument overgedragen aan de Afdeling Wegenbouw, die vervolgens verantwoordelijk is voor de volgende fasen. Concreet betekent dit dat wordt gestart met de m.e.r.-procedure. In die zin is de Afdeling Verkeer en Vervoer dan ook opdrachtgever en de Afdeling Wegenbouw opdrachtnemer. Nadat een weg daadwerkelijk is aangelegd, wordt het project overgedragen aan de Afdeling Beheer en Onderhoud Wegen.

In de verkenningsfase is de programmamanager Bereikbaarheid en Infrastructuur verantwoordelijk voor het uitvoeren van een onderzoek naar nut en noodzaak van een project. Voor ieder project wordt in deze fase een projectgroep samengesteld. Naast de afdeling Verkeer en Vervoer heeft ook een afgevaardigde van de Afdeling Wegenbouw zitting in deze projectgroep. Daarmee is de Afdeling Wegenbouw als projectgroepslid betrokken bij de nut en noodzaak discussie. Uit interviews komt naar voren dat deze betrokkenheid ook geldt voor nut en noodzaak discussies zoals die zijn gevoerd vóór het Coalitieakkoord 2007-2011.

Na afronding van de verkenning wordt een project overgedragen aan de Afdeling Wegenbouw. Het hoofd van de Afdeling Wegenbouw stelt vervolgens een projectmanager aan. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat de Afdeling Wegenbouw in het kader van deze overdracht voldoende informatie ontvangt van de Afdeling Verkeer en Vervoer om de m.e.r.-procedure te starten. Daarbij komt naar voren dat de Afdeling Verkeer en Vervoer bij het begin van de uitvoering

nog betrokken is bij de projectgroep, omdat projecten geïnitieerd zijn vanuit deze afdeling en daar veel kennis aanwezig is.

4.6. Afspraken met partners en communicatie met burgers

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

Samenvatting bevindingen

Norm	Bevinding
<ul style="list-style-type: none"> ○ Er worden vroegtijdig afspraken gemaakt met partners, waarbij een helder beeld bestaat van welke partners op welke wijze en op welk moment betrokken dienen te worden. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Creëren van draagvlak bij partners van belang voor doorlooptijd ○ Over het algemeen helder wanneer en hoe partners worden betrokken ○ Verbeterpunten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Voor een aantal projecten partners niet altijd betrokken bij initiatieffase ○ In het kader van afspraken met partners aandacht nodig voor veranderende omgeving ○ Meerwaarde partijen proces in beeld
<ul style="list-style-type: none"> ○ Er wordt gestructureerd gecommuniceerd met burgers, waarbij een helder beeld bestaat van op welke wijze en op welk moment burgers betrokken dienen te worden. Verwachtingen van burgers en de wijze waarop burgers kunnen participeren staan centraal. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Over het algemeen helder op welke wijze burgers worden betrokken <ul style="list-style-type: none"> ○ Verenigde burgers betrokken in definitiefase ○ Individuele burgers op aantal concrete momenten betrokken ○ Ook op andere momenten betrokken ○ Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Individuele burgers niet altijd vroeg in beeld ○ Burgers ook betrokken voor definitiefase

Creëren van draagvlak bij partners van belang voor doorlooptijd

Partners spelen een belangrijke rol bij sturing van grote provinciale wegenprojecten. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat het in het kader van de doorlooptijd van belang is om draagvlak te creëren bij zowel partners als burgers. Samenwerking met de gemeente is bijvoorbeeld van belang in het kader van het bestemmingsplan. Ook in de nut en noodzaak discussie is het van belang om gemeenten te betrekken, om discussies later in het proces te vermijden. Gezien het bovenstaande is het essentieel vroegtijdig afspraken te maken met partners, waarbij een helder beeld bestaat van welke partners op welke wijze en op welk moment betrokken dienen te worden.

Over het algemeen helder wanneer en hoe partners worden betrokken

De provincie Gelderland heeft in het algemeen een helder beeld welke partners op welke wijze en op welk moment betrokken dienen te worden, zo komt naar voren uit de desk study en interviews. In de praktijk wordt dit ook toegepast. Dit komt naar voren uit de volgende punten.

- *Vanaf de initiatieffase tot en met de ontwerpfase betrokken*
Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat partners vanaf de initiatieffase tot en met de ontwerpfase in het proces van provinciale wegen worden betrokken. In de fasen daaropvolgend worden partners veelal niet meer betrokken, omdat de activiteiten zich dan voornamelijk richten op de aanbesteding en de daadwerkelijke aanleg van een weg. Het Werkboek Projectmatig Doen en Denken (PDD) bevat een overzicht van de projectorganisatie en de verschillende rollen die worden onderscheiden in een project. Zo wordt er vanaf de initiatieffase van het project een bestuurlijke stuurgroep opgesteld, waar de Gedeputeerde en Wethouders van gemeenten zitting in hebben. In deze stuurgroep zijn dus overheidsorganisaties vertegenwoordigd.
- *Klankbordgroepen in de definitiefase*
Daarnaast wordt er per project een klankbordgroep ingesteld, waarin onder andere belangenorganisaties vertegenwoordigd zijn. In het kader van de rondweg Druten - Beneden Leeuwen is bijvoorbeeld een klankbordgroep bestaande uit verschillende maatschappelijke groeperingen opgericht. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat de klankbordgroep in de definitiefase wordt opgericht. Dit heeft te maken met het feit dat er tijdens de initiatief- en verkenningsfase nog wordt nagedacht over nut en noodzaak van een project en uiteindelijk nog besloten moet worden of een project wel of niet gerealiseerd gaat worden. In een dergelijk vroege fase kunnen er nog geen concrete uitspraken worden gedaan over een project. In het kader van het wekken van verwachtingen is het daarom van belang om partners in de klankbordgroep pas te betrekken wanneer er concrete uitspraken over een project kunnen worden gedaan.
- *Handleiding Communicatie bij wegenbouw*
Naast de uitgangspunten voor het betrekken van partners zoals die staan beschreven in het Werkboek PDD beschikt de Afdeling Wegenbouw over een Handleiding Communicatie bij wegenbouw (2005). Deze handleiding betreft specifiek grote wegenprojecten waarbij een m.e.r-procedure doorlopen moet worden. Op basis hiervan wordt voor ieder project voor vijf belangrijke momenten, te weten de startnotitie m.e.r., de Notitie Richtlijnen, de Tracékeuze, de m.e.r. en de Streekplanherziening en de aanleg van de weg een communicatieplan of -planning gemaakt. Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat partners in de praktijk op deze momenten worden betrokken. Gemeenten worden bijvoorbeeld in het kader van de m.e.r.-procedure betrokken bij de startnotitie en de varianten.

- *Afspraken met partners*
Bovendien is in interviews met provinciale betrokkenen aangegeven dat er in het kader van de betrokkenheid afspraken met partners worden gemaakt. Concreet betekent dit dat er bijvoorbeeld overeenkomsten met gemeenten worden gesloten over onder andere de planning van projecten, het bestemmingsplan en de wijze van financiering (welke partij financiert wat). Dergelijke afspraken hebben een belangrijke invloed op de doorlooptijd van projecten. In de audit omlegging Laag Soeren is bijvoorbeeld geconstateerd dat er niet is gewerkt met contractueel vastgelegde afspraken om partijen vroegtijdig te committeren. Dit heeft gezorgd voor vertraging in het proces.

Binnen bovenstaand kader komt uit interviews met betrokkenen binnen de provinciale organisatie naar voren dat de wijze waarop partners worden betrokken verder **verbeterd** kan worden:

- *Voor een aantal projecten partners niet altijd betrokken bij initiatieffase*
Voor een aantal grote wegenprojecten die door de Staten zijn opgenomen in het Statenakkoord 2003-2007 geldt dat de initiatieffase niet is doorlopen. Het gevolg hiervan is dat voor deze projecten partners niet altijd betrokken zijn bij de initiatieffase. Dit betekent dat de bovenstaande aanpak (partners worden betrokken van initiatief- tot en met ontwerpfasen) in de praktijk niet altijd is gevolgd.
- *In het kader van afspraken met partners aandacht nodig voor veranderende omgeving*
In interviews is aangegeven dat afspraken opgenomen in overeenkomsten niet altijd de garantie geven dat deze ook worden nagekomen en dat er meer aandacht nodig is voor de veranderende omgeving. Concreet betekent dit dat wanneer er afspraken zijn gemaakt met partners, ook in het vervolg in de gaten gehouden wordt of de afspraken nog actueel zijn. Dit heeft vooral te maken met de door de tijd heen veranderende omgeving en invloeden, zoals verkeersontwikkelingen maar ook politiek-bestuurlijke verhoudingen. Het is daarom van belang om overeenkomsten gedurende de looptijd van een project actueel te houden.
- *Meerwaarde partijen proces in beeld*
In het verlengde hiervan komt uit interviews met provinciale betrokkenen naar voren dat het voor de provincie Gelderland van belang is om voor ogen te hebben wat de meerwaarde is van het betrekken van bepaalde partijen in het proces. Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om een belangengroep voor transport of een dorpscomité van een aantal burgers.

Over het algemeen helder op welke wijze burgers worden betrokken

Uit interviews met provinciale betrokkenen komt naar voren dat het managen van verwachtingen bij burgers over de aanleg van een weg van belang is. Dit is vooral belangrijk wanneer bijvoorbeeld nog niet duidelijk is voor welke oplossing wordt gekozen. De provincie Gelderland heeft over het algemeen een helder beeld van de wijze waarop burgers betrokken dienen te worden. Dit komt naar voren uit desk study en dit wordt bevestigd door betrokkenen.

- *Verenigde burgers betrokken in definitiefase*
Wanneer individuele burgers zich verenigen in bijvoorbeeld een buurtcomité is het mogelijk om zitting te hebben in een klankbordgroep. Deze klankbordgroep wordt ingesteld tijdens de definitiefase. Op deze manier worden burgers in de definitiefase betrokken bij grote projecten.
- *Individuele burgers op aantal concrete momenten betrokken*
Individuele burgers komen in beeld bij een aantal concrete momenten in een project. Burgers worden op het gebied van provinciale wegen voornamelijk geïnformeerd middels informatie- en inspraakbijeenkomsten. De Gedeputeerde is veelal aanwezig op dergelijke bijeenkomsten. Naast informatie- en inspraakavonden verstuurt de provincie Gelderland regelmatig informatiekranten over projecten naar burgers. Zo ontvingen de inwoners van de gemeenten West en Maas en Waal en Druten een informatiekrant over de rondweg Druten - Beneden Leeuwen, met daarin vermeld de verschillende alternatieven en de mogelijkheid tot inspraak en informatie.

Op basis van de Handleiding Communicatie wegebouw wordt er per project voor vijf belangrijke momenten, te weten de startnotitie m.e.r., de Notitie Richtlijnen, de Tracékeuze, de m.e.r. en de Streekplanherziening en de aanleg van de weg een communicatieplan of -planning gemaakt.

- *Ook op andere momenten betrokken*
Naast de hierboven beschreven momenten waarop burgers worden betrokken, komt uit interviews naar voren dat ook buiten deze momenten om burgers in beeld komen. In dat geval is het afhankelijk van het specifieke project op welke momenten burgers betrokken worden.

Binnen bovenstaand kader komt uit interviews met betrokkenen binnen de provinciale organisatie naar voren dat er **aandachtspunten** zijn ten aanzien van het betrekken van burgers bij grote provinciale wegenprojecten:

- *Individuele burgers niet altijd vroeg in beeld*
Individuele burgers zijn niet altijd vroeg in beeld. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de rondweg Druten - Beneden Leeuwen. Voor dit project werd op basis van formele inspraak van omwonenden bewerkstelligd dat het tracé werd verlegd, terwijl

het ontwerpbesluit van het tracé al was vastgesteld. Dit had in principe eerder in beeld kunnen zijn wanneer burgers zich hadden verenigd en zitting hadden genomen in de klankbordgroep. Het is daarom van belang dat de provincie individuele burgers er op wijst dat zij zich kunnen verenigen en daardoor eerder in het proces in beeld kunnen zijn.

- *Burgers ook betrokken voor definitiefase*
Individuele burgers die zich verenigen worden door middel van een klankbordgroep in de definitiefase betrokken bij grote projecten. Volgens enkele betrokkenen worden burgers echter ook voor deze fase soms betrokken bij grote provinciale wegenprojecten. Men acht het in dat kader belangrijk scherp na te gaan in hoeverre dit verwachtingen opwekt bij burgers: wat kan je beloven en wat niet.

4.7. Risicomanagement en evaluatie

In de volgende tabel is een samenvatting van de bevindingen opgenomen:

<i>Samenvatting bevindingen</i>	
Norm	Bevinding
○ Risico's zijn vooraf zoveel mogelijk in beeld en hierop wordt gestuurd.	○ Risicomanagement in ontwikkeling
○ Er vinden gestructureerd evaluaties plaats.	○ Projectevaluaties vinden niet gestructureerd plaats

Risicomanagement in ontwikkeling

Het in beeld hebben van risico's ten aanzien van een groot provinciaal wegenproject is van belang om te weten hoe er het beste gestuurd kan worden op risico's en de gevolgen ervan te beperken. Het kan hierbij gaan om veel verschillende soorten risico's, zoals risico's die te maken hebben met organisatie en processen en risico's die meer te maken hebben met de omgeving. Binnen de provincie Gelderland is risicomanagement in ontwikkeling, zo volgt uit interviews met provinciale betrokkenen. Risico's in het kader van grote provinciale wegenprojecten worden steeds meer vooraf in beeld gebracht. Betrokkenen vanuit de provinciale organisatie geven daarbij aan dat het sinds een aantal jaren verplicht is om in notities aan GS en PS een risicoparagraaf op te nemen met daarin de financiële en juridische risico's.

Het project N302 Harderwijk wordt door een aantal provinciale betrokkenen aangehaald als een project waar een relatief uitgebreide risicoanalyse is uitgevoerd. Zo is in bijlage 3 van het Projectplan N302 een risicoregister opgenomen, met daarin onder andere ontwikkelings-, uitvoerings- en omgevingsrisico's. Daarbij is tevens aangegeven dat dit risicoregister regelmatig geactualiseerd zal worden. Deze uitgebreide risicoanalyse is volgens betrokkenen vanuit de provinciale organisatie één

van de mogelijke oorzaken die ervoor zorgen dat het project N302 Harderwijk een relatief snelle doorlooptijd kent.

Betrokkenen achten het uitvoeren van een risicoanalyse van groot belang. In dit kader is de provincie Gelderland momenteel bezig met het ontwikkelen van een standaardprocedure risicoanalyse voor infrastructurele projecten. Daarbij geeft men aan dat de risico's verschillen per fase en hiermee rekening gehouden moet worden bij een risicoanalyse.

Projectevaluaties vinden niet gestructureerd plaats

Voor een adequate sturing op grote wegenprojecten is het van belang om projecten op een structurele wijze te evalueren. Op basis daarvan kan de provincie bij nieuwe en/of bestaande projecten verbeteringen realiseren en/of fouten die eerder zijn gemaakt voorkomen. In het kader van grote provinciale wegenprojecten is binnen de provincie Gelderland geen sprake van het structureel uitvoeren van projectevaluaties. Dit komt naar voren uit de volgende aspecten:

- Audits over grote wegenprojecten vinden binnen de provincie Gelderland in beperkte mate en niet voor elk project plaats. Dit komt naar voren uit interviews met provinciale betrokkenen en desk study. Sinds een aantal jaren bestaat er binnen de Dienst WVV een controlunit, die onder andere audits in het kader van grote wegenprojecten uitvoert. In 2005 is er bijvoorbeeld een audit uitgevoerd naar de omlegging Laag Soeren. Overigens geven provinciale betrokkenen aan dat audits vaker uitgevoerd kunnen worden dan momenteel het geval is.
- Ervaringen in het kader van grote wegenprojecten worden tussen projectmanagers gedeeld. Dit komt naar voren in interviews met een aantal projectmanagers. Daarbij wordt echter aangegeven dat deze uitwisseling intensiever zou kunnen plaatsvinden dan momenteel het geval is.

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen

Beleidskaders

- Planwet verkeer en vervoer 1998
- Wet BDU verkeer en vervoer 2005
- Coalitieakkoord 2007-2011 'Gelderland maakt het verschil'
- Statenakkoord 2003-2007 'De Gelderse aanpak'
- Streekplan Gelderland 2005
- PVVP-2
- Dynamische Beleidsagenda 2005-2006
- Dynamische Beleidsagenda 2007-2008
- Werken aan duurzame mobiliteit, Uitvoeringsprogramma 2008-2009
- Beleidsbegroting Provincie Gelderland 2006
- Beleidsbegroting Provincie Gelderland 2007
- Beleidsrekening Provincie Gelderland 2005
- Verslagen Commissievergadering en Besluitenlijsten voormalige Commissie Verkeer en Water en Commissie Mobiliteit en Economische Zaken
- Financiële verordening Provincie Gelderland 2003
- Voortgangsrapportage Grote infrastructurele werken 'Werken aan mobiliteit', september 2006
- Voortgangsrapportage Grote infrastructurele werken 'Werken aan mobiliteit', april 2007
- Monitoring Verkeer en Vervoer, 1-meting 2006
- Werkdocument Kaders en Beleid, risicomangement Provincie Gelderland
- Notitie 'Werkwijzen en procedures met betrekking tot de grote wegenwerken', 2000
- Toelichting Meerjarenprogramma wegen 2007-2016
- Handboek Wegenbouw, Dienst WVV, Afdeling Wegenbouw
- Handleiding communicatie bij rondwegen, Grote infrastructurele werken, afdeling Wegenbouw, Provincie Gelderland, 2005
- Minuut besluitvorming m.e.r., 2004 (niet vastgesteld)
- Notitie 'Projectmatig werken/ontkoppelpunt', 2004
- Notitie 'Omgaan met projecten, De sturingsvisie', 2000

Projectdocumenten

N302 Lorentz-Oost/Waterfront te Harderwijk

- Startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost/Waterfront Harderwijk
- Projectplan Reconstructie N302, 2006
- Concept risicoanalyse project N302 (Harderwijk-Lorentz), 2006

Reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk (deel Harderwijk)

- Voorstel G-660 aan PS omtrent reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk, deel Harderwijk (deel I)

- Overeenkomst nummer 288 regelende de financiering, aanleg, beheer en onderhoud van de reconstructie van de provinciale weg N303 (Harderwijkerweg) en aansluitende gemeentelijke wegen in de gemeente Harderwijk)
- Intentieverklaring inzake de reconstructie van de provinciale weg N303 (Harderwijkerweg) en aansluitende gemeentelijke wegen in de gemeente Harderwijk (provincie Gelderland - gemeente Harderwijk)

N831 Rondweg Hedel

- PS2003-165 Voorstel aan PS omtrent omlegging Hedel in de provinciale weg N831
- Oplegnotitie Omlegging N831 te Hedel, aanvulling op het MER, DHV 2005
- Partiële herziening Streekplan Gelderland inzake omlegging N831 Hedel

N322 Rondweg Druten - Beneden Leeuwen

- PS 2004-627 Statennotitie Scope (trechtering) kansrijke alternatieven uit de Richtlijnen voor het milieueffectrapport N322 Druten/Beneden-Leeuwen
- PS2005-430 Voorstel aan PS Tracékeuze van de doortrekking van de N322, Beneden-Leeuwen - Druten. Met wijziging nr. 17 van de Begroting 2005
- PS2006-48 Statenvragen en antwoord op Statenvragen over N322, omleiding Beneden-Leeuwen - Druten
- PS2006-215 Statennotitie N322, omleiding Beneden-Leeuwen-Druten
- PS2006-344 Ontwerp-partiële streekplanherziening en milieueffectrapport N322, gedeelte Druten/Beneden-Leeuwen, en herbegrenzing Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in dit gebied
- PS2006-707 Voorstel aan PS Streekplan Gelderland 2005: partiële herziening betreffende nieuw tracé van de N322 Druten/Beneden-Leeuwen en herbegrenzing EHS
- Informatiekrant N322 Beneden-Leeuwen - Druten, april 2006

N786 Rondweg Laag Soeren

- Notitie Dienst WVV 'Verslag pré-verkenning N786 verkeersproblematiek Loenen-Eerbeek, 2006
- PS2007-45 Statennotitie Commissie Verkeer en Water d.d. 13 december 2006, agendapunt rondweg Laag Soeren en verkeersproblematiek Loenen-Eerbeek
- Audit omlegging Laag Soeren, Provincie Gelderland Dienst WVV, 2005

N325 Reconstructie Nijmeegseplein Arnhem

- Voorstel aan PS omtrent N325 Reconstructie Nijmeegseplein en het aanleggen van ongelijkvloerse fiets/voetgangersverbindingen

N316 Rondweg Zeddum

- Voorstel G-628 aan PS omtrent N316: de aanleg van de omlegging Zeddum in de gemeente Bergh

Overig

- CVW 03/270697 Notitie met betrekking tot omlegging Putten (N303) en ontsluiting Drielanden (Harderwijk Nieuwsbrief Hart van Dieren, nr. 18 november 2006)
- Netwerkanalyse Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2006

Bijlage 2 Betrokkenen onderzoek

1. Provinciale Staten:
 - De heer F. van Meeteren (CDA)
 - Mevrouw C. van der Valk (PvdA)
 - Mevrouw Y. Cegerek (PvdA)
 - Mevrouw A. Prins (VVD)
 - De heer G. van den Hengel (VVD)
 - De heer P. Plug (Christenunie)
 - De heer R. Kortooms (Groenlinks)
 - De heer B. van der Weerd (SGP)
2. De heer G.J. Bos, voorzitter voormalige Commissie Verkeer en Water
3. Mevrouw M.H.H. van Haaren, Gedeputeerde
4. De heer C. Volp, directeur Dienst WVV
5. De heer R.V.G.A. Verkooijen, onderafdelingshoofd Bereikbaarheid en Infrastructuur
6. Mevrouw M.M. Rajkowski-Vijfschagt, hoofd afdeling Wegenbouw
7. De heer C.L. de Vries, hoofd concernstaf/concerncontroller
8. De heer C.J. Pronk, dienstcontroller WVV
9. De heer E.T.M. Vermeulen, projectmanager
10. De heer P.J. van der Eijk, projectmanager
11. De heer P. Antuma, projectmanager
12. De heer H. Walinga, projectmanager
13. Mevrouw P.H.C.W. van Burk, projectsecretaris
14. De heer J.T.A.M. van de Wouw, projectsecretaris
15. De heer J.H.A. Arts, hoofd besteksvorbereiding en uitvoering
16. De heer L.J.M. Braber, projectcontroller
17. De heer W.J.H. van Essen, begeleider aanbesteding
18. Mevrouw S.N. Alfrink, projectadministratie
19. De heer R. Dragt, verantwoordelijke aanbestedingsbeleid

20. De heer N.G.H. Janssen, projectleider realisatie

21. De heer C.H. Bleijerveld, projectleider realisatie