



## **Bestemming bereikt**

Onderzoek naar de maatschappelijke effecten van grote provinciale wegenprojecten in Gelderland



## **Bestemming bereikt**

Onderzoek naar de maatschappelijke effecten van  
grote provinciale wegenprojecten in Gelderland

*Deventer, september 2011*

# Voorwoord

Deventer, september 2011

Geachte leden van Provinciale Staten van Gelderland,

Rijdt u in de ochtendspits vanaf de Pleyroute richting Nijmegen? Dan komt u na de reconstructie van het Nijmeegseplein door de provincie sneller aan op uw bestemming. Woont u in Arnhem-Zuid? Dan heeft u een betere verbinding, nu de nieuwe weg tussen Heteren en Arnhem-Zuid is aangelegd. En door de reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo gebeuren daar minder ongevallen.

De Rekenkamer Oost-Nederland stelt in dit onderzoek vast dat de provincie de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid heeft verbeterd door de aanleg of reconstructie van wegen. U treft in dit rapport een schat aan informatie aan over wat de provincie in de praktijk heeft betekend voor haar inwoners. Daarmee is de rol en de verantwoordelijkheid van de provincies ondubbelzinnig aangetoond, en dat mag uitgedragen worden.

Natuurlijk zijn er verbeterpunten. En niet elke inwoner heeft de uitvoering van de projecten, die als voorbeeld in dit onderzoek dienen, als een verbetering ervaren. Ingrijpen in en ontwikkelen van infrastructuur gaat zelden zonder pijn. Er zijn dus positieve en negatieve effecten.

Provinciale Staten hebben de Rekenkamer gevraagd vaker onderzoek uit te voeren naar de maatschappelijke effecten van provinciaal beleid. Dit onderzoek komt tegemoet aan deze wens. De mening en ervaringen van inwoners van de provincie zijn nadrukkelijk betrokken in dit onderzoek. Een enquête, verspreid onder inwoners van de provincie, leverde een hoge respons op en de gegevens zijn verwerkt in samenvattende grafieken.


Tijdens dit onderzoek is goed samengewerkt met de provincie Gelderland. We spreken onze dank uit naar iedereen die hieraan heeft bijgedragen. Het onderzoek is uitgevoerd door Oldrik Bulthuis (projectleider), Nienke van der Beek en Judith Jansen, onderzoekers van de Rekenkamer.

Provinciale Staten hebben de wens uitgesproken om geen bestuurlijk hoor en wederhoor uit te voeren. Voor dit onderzoek is daarom voor het eerst geen bestuurlijke reactie gevraagd aan het college. Wij zien uit naar de dialoog tussen PS en GS en wensen de Staten wijsheid en goede besluitvorming rond dit onderzoek toe.

Hoogachtend,  
Namens de Rekenkamer Oost-Nederland,



P. van Dijk  
*Voorzitter*



C. Bruggink  
*Secretaris-directeur*

# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	2
Leeswijzer .....	6
<b>DEEL 1: Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>12</b>
2.1 Provinciale wegenprojecten zijn effectief .....	12
2.2 Probleemanalyse, afwegingen en beoogde maatschappelijke effecten zijn duidelijk.....	15
2.3 Maatschappelijke effecten gerealiseerd .....	18
2.4 Prestaties in tijd en geld: binnen het budget maar niet altijd binnen de tijd .....	24
2.5 De rol van PS: vooraf en tijdens een project geïnformeerd, maar achteraf niet.....	25
<b>DEEL 2: Bevindingen .....</b>	<b>28</b>
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>29</b>
1.1 Aanleiding onderzoek .....	29
1.2 Focus onderzoek .....	30
1.3 Centrale vraag.....	30
1.4 Onderzoeksopzet .....	31
1.5 Een opmerking vooraf .....	34
<b>2 Bevindingen N325 Nijmeegseplein .....</b>	<b>35</b>
2.1 Probleemanalyse en afwegingen.....	35
2.2 Beleidsdoelen .....	40
2.3 Maatschappelijke effecten .....	41
2.4 Prestaties in tijd en geld .....	51
2.5 Rol van Provinciale Staten .....	54

<b>3</b>	<b>Bevindingen N837 Arnhem-Heteren .....</b>	<b>56</b>
3.1	Probleemanalyse en afwegingen.....	56
3.2	Beleidsdoelen .....	62
3.3	Maatschappelijke effecten .....	63
3.4	Prestaties in tijd en geld .....	76
3.5	Rol van Provinciale Staten .....	78
<b>4</b>	<b>Bevindingen N303 Ermelo-Harderwijk.....</b>	<b>79</b>
4.1	Probleemanalyse en afwegingen.....	79
4.2	Beleidsdoelen .....	85
4.3	Maatschappelijke effecten .....	86
4.4	Prestaties in tijd en geld .....	106
4.5	Rol van Provinciale Staten .....	111
<b>Bijlage 1:</b>	Normenkader.....	114
<b>Bijlage 2:</b>	Opzet en respons enquêtes.....	115
<b>Bijlage 3:</b>	Geraadpleegde bronnen.....	119
<b>Bijlage 4:</b>	Overzicht geïnterviewde personen .....	123

# Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit twee delen.

In deel 1 van dit rapport presenteren wij de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

In deel 2 worden de bevindingen van de drie onderzochte grote provinciale wegenprojecten beschreven. Elk project is in een apart hoofdstuk beschreven. De bevindingen zijn kernachtig per norm weergegeven in een tekstvak aan het begin van elke paragraaf.

Tot slot vindt u in de bijlagen achterin een toelichting op de onderzoeksmethode, geraadpleegde personen en bronnen



# **DEEL 1:**

## *Conclusies en aanbevelingen*

# 1 Inleiding

*Dit onderzoek gaat over de effectiviteit van grote provinciale wegenprojecten. In dit hoofdstuk vindt u de aanleiding, centrale vraag en de opzet van het onderzoek.*

## **Waarom een onderzoek naar de effectiviteit van provinciale wegenprojecten?**

Er zijn meerdere redenen om een onderzoek naar de effectiviteit van grote wegenprojecten te starten. Provincies willen met de aanleg en reconstructie van wegen de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren. Dit zijn voor de inwoners van de provincie Gelderland belangrijke thema's. Grote wegenprojecten zijn regelmatig aan de orde in de Statenvergaderingen. Uit gesprekken met Statenleden is gebleken dat er behoefte bestaat aan meer inzicht in de effecten van grote wegenprojecten. Provinciale Staten stellen veel geld beschikbaar voor het realiseren van de projecten. Zo investeert de provincie Gelderland in de periode 2010-2019 ruim € 100 miljoen in wegen (Voorjaarsnota 2010).

## **Wat is het doel en de centrale vraag van dit onderzoek?**

De provincie Gelderland voert verschillende grote provinciale wegenprojecten uit. Het gaat bijvoorbeeld om het aanleggen van nieuwe rondwegen of de reconstructie van een kruispunt. De provincie wil hiermee zorgen voor een betere verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. De Rekenkamer Oost-Nederland heeft onderzocht of dit in de praktijk wordt gerealiseerd. De doelstelling van het onderzoek luidt als volgt:

### *Doelstelling:*

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

De volgende vraag staat centraal in het onderzoek:

**Centrale vraag:**

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

Onder effectiviteit verstaan we de mate waarin de beoogde maatschappelijke effecten (provinciale doelen) worden bereikt. Concreet gaat dit bijvoorbeeld om het aantal verkeersslachtoffers en de leefbaarheid rondom wegen.

**Over welke wegenprojecten gaat het?**

Om de centrale vraag te kunnen beantwoorden hebben we een aantal grote provinciale wegenprojecten in de praktijk onderzocht. Omdat de effecten pas zichtbaar zijn als een wegenproject is afgerond, hebben we gekeken naar projecten die in de afgelopen jaren (2005-2010) zijn gerealiseerd. Projecten die relatief kort geleden zijn afgerond staan centraal. Daarnaast gaat het om grote projecten. Dat wil zeggen dat de geselecteerde projecten een minimale omvang van € 1 miljoen hebben. Verder is er bij de onderzochte projecten sprake van de aanleg van een nieuwe weg of een reconstructie van een bestaande weg. Provinciale projecten die bestaan uit groot onderhoud zijn niet meegenomen in dit onderzoek. De provincie Gelderland heeft in de afgelopen jaren vijf provinciale wegenprojecten gerealiseerd die voor selectie in aanmerking kwamen. Hiervan hebben we drie projecten onderzocht, namelijk: de N325 het Nijmeegseplein, de N837 Arnhem-Heteren en de N303 Ermelo-Harderwijk. Dit geeft een goed beeld van grote provinciale wegenprojecten die zijn afgerond en minimaal € 1 miljoen hebben gekost.



*N325 Nijmeegseplein, bron: Google streetview (2011)*

Met grote wegenprojecten wil de provincie meestal problemen met verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming oplossen. Maar er kunnen ook andere redenen zijn om een groot wegenproject uit te voeren. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan de economie bijvoorbeeld stimuleren. De projecten in dit onderzoek zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Deze effecten staan daarom centraal in dit onderzoek. Verder wordt in dit onderzoek een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de maatschappelijke effecten die nu zichtbaar zijn. Lange termijn effecten (zoals de doelstelling van de provincie om toekomstige problemen te

voorkomen) zijn niet in beeld gebracht. Tevens dient te worden opgemerkt dat effecten pas een aantal jaren na realisatie van een project *volledig* zichtbaar zullen zijn. Zo zijn voor 2010 geen cijfers beschikbaar over het aantal verkeersongevallen, waardoor het nog niet mogelijk is hier een volledig beeld van te geven.

#### **Welke informatie is verzameld?**

Het verschilt per project welke informatie beschikbaar is. Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van beschikbare monitoringsgegevens en we hebben zelf informatie verzameld door een enquête onder weggebruikers, bewoners en betrokken organisaties te houden. Daarnaast hebben we interviews gehouden met de provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat. Uiteindelijk is een uitgebreide mix verzameld van objectieve gegevens (o.a. verkeersongevallen en verkeersintensiteit) en subjectieve gegevens (ervaringen en meningen). Op basis hiervan is duidelijk geworden wat de projecten hebben opgeleverd voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de doorstroming.



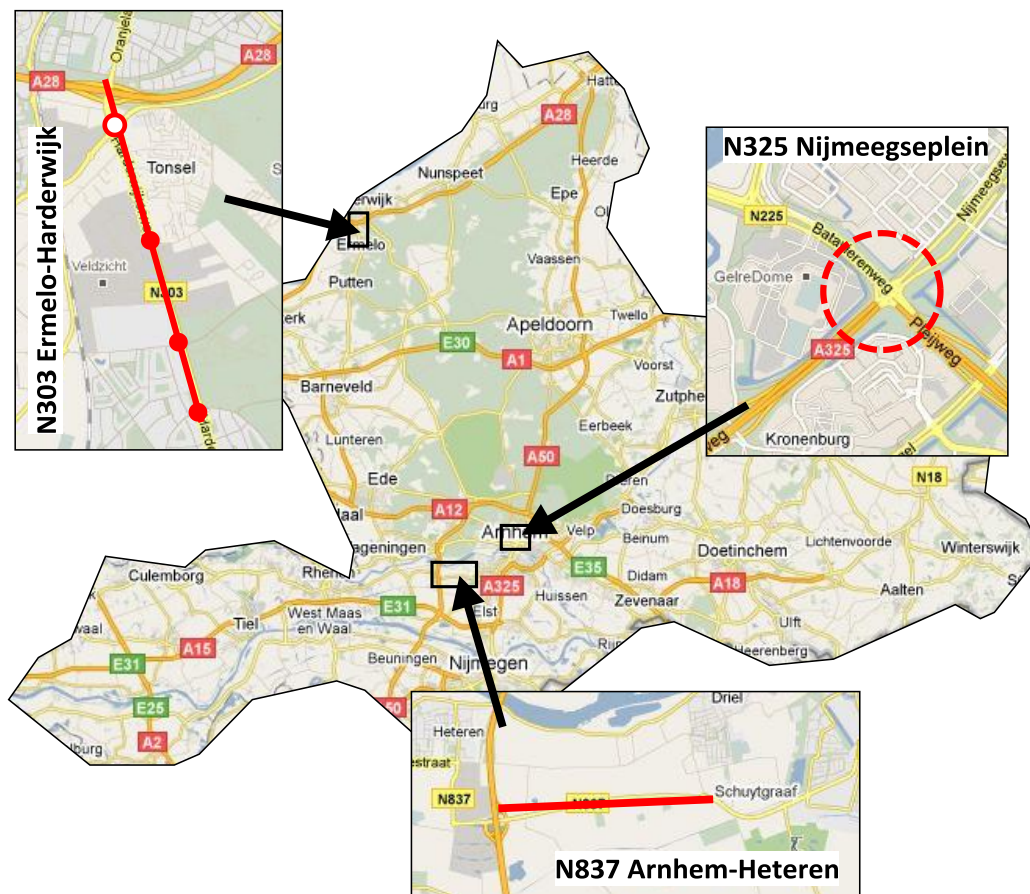
Kruising met de A50 bij Heteren



Nabij de wijk Schuytgraaf in Arnhem

*N837 Arnhem-Heteren, bron: Google streetview (2011)*

Figuur 1 Kaart provincie Gelderland met de drie provinciale wegenprojecten



Bron: Google maps (2011)

## 2 Conclusies en aanbevelingen

*In dit hoofdstuk presenteren we de conclusies en aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen. In paragraaf 2.1 beantwoorden we de centrale vraag. Daarna wordt de hoofdconclusie uitgewerkt in deelconclusies. Hiermee beantwoorden we de deelvragen. In paragraaf 2.2 gaan we in op de deelconclusie over de beoogde maatschappelijke effecten (provinciale doelen). Vervolgens concluderen we in paragraaf 2.3 welke maatschappelijke effecten zijn gerealiseerd. In paragraaf 2.4 concluderen we of de prestaties in tijd en geld zijn gehaald. Tenslotte komt de rol van de PS in paragraaf 2.5 aan bod. Waar relevant geven we aanbevelingen voor de provincie Gelderland.*

12

Bestemming bereikt

### 2.1 Provinciale wegenprojecten zijn effectief

#### **Wat is de hoofdconclusie?**

In dit onderzoek staat de volgende vraag centraal: Zijn de grote wegenprojecten maatschappelijk effectief en wat zijn de verklaringen hiervoor? Deze vraag wordt als volgt beantwoord:

- *De grote wegenprojecten van de provincie Gelderland zijn maatschappelijk effectief. De provinciale doelen zijn behaald. De aanleg van nieuwe wegen of verbetering van de bestaande wegen heeft geleid tot een betere verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Dit blijkt uit objectieve data over verkeersongevallen en verkeersintensiteiten en uit de tevredenheid van weggebruikers.*
- *De maatschappelijke effecten worden verklaard doordat de provincie het probleem en de oplossing helder heeft uitgewerkt. Zo was het voor het Nijmeegseplein duidelijk dat het te druk en te gevaarlijk was en dat dit kon worden opgelost door het verkleinen van het plein en het aanleggen van fietstunnels. Een goed geanalyseerd probleem leidt tot een heldere oplossing.*

- Deze conclusie geeft Provinciale Staten inzicht in de maatschappelijke effecten van grote provinciale wegenprojecten. Daarop aanvullend komen uit dit onderzoek aanbevelingen naar voren waarmee de effectiviteit van grote provinciale wegenprojecten verder kan worden verbeterd. Zo adviseren wij bijvoorbeeld de provinciale doelstellingen scherper te formuleren, te communiceren aan de weggebruikers en bewoners van de Harderwijkerweg in Ermelo waarom de weg op deze manier is aangepast en te zorgen voor informatie voor PS nadat de projecten zijn afgerond (over de maatschappelijke effecten en over de vraag of de projecten op tijd en binnen het budget zijn afgerond).

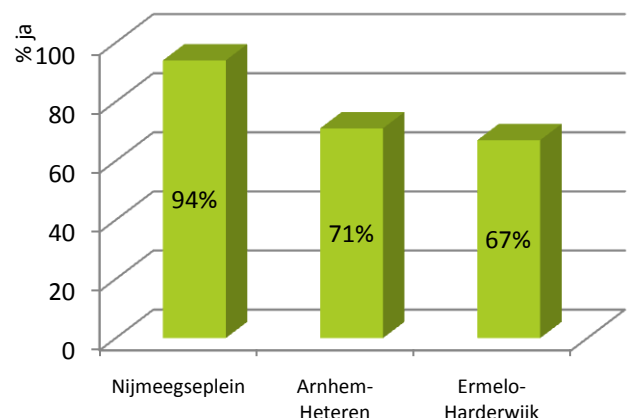
### Wat betekent dit concreet?

Concreet betekent het behalen van de provinciale doelen bijvoorbeeld dat door het aanpassen van het Nijmeegseplein de doorstroming en de verkeersveiligheid is verbeterd, dat dankzij de aanleg van de weg tussen Arnhem-Zuid en Heteren de woonwijk Schuytgraaf ontsloten is en dat door de reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo de verkeersveiligheid is toegenomen. In dit onderzoek geven we een uitgebreid beeld van de effecten voor alle drie onderzochte projecten.

### Weggebruikers zijn tevreden over de effecten van de nieuwe wegen

Uit dit onderzoek naar maatschappelijke effecten blijkt dat de tevredenheid bij burgers over de nieuwe wegen groot is. Deze tevredenheid is groot als de projecten zijn afgerond en burgers goed gebruik kunnen maken van de weg. Dit is een verschil met de tevredenheid voordat de weg klaar is. Wanneer een nieuwe weg wordt aangelegd of een weg wordt aangepast, is er vaak veel commotie in de samenleving. Ingrijpen in de bestaande situatie levert weerstand op, maar voorstanders gaat het niet snel genoeg. Daarnaast wordt gediscussieerd over uiteenlopende oplossingen. Zo blijkt uit het onderzoek 'Scherper sturen op wegen' uit 2008 (zie [www.rekenkameroot.nl](http://www.rekenkameroot.nl)) dat het vaak jaren duurt voordat alle partijen op één lijn liggen en er voldoende draagvlak is in de samenleving. Dit onderzoek naar de maatschappelijke effecten heeft laten zien dat als een weg eenmaal gereed is, weggebruikers en inwoners van het betreffende dorp of stad tevreden zijn met de nieuwe situatie.

**Figuur 2** Vindt u de nieuwe weg over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie?



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)



### Komen er aandachtspunten naar voren?

Uit dit onderzoek komen aandachtspunten naar voren waarmee de effectiviteit van grote provinciale wegenprojecten verder kan worden verbeterd. In de volgende tabel geven we per thema aan in welke mate er sprake is van aandachtspunten. In het vervolg van dit rapport bespreken we deze thema's en beantwoorden wij de deelvragen. De aandachtspunten hebben wij daarbij verwerkt in concrete aanbevelingen.

Thema	Gelderland	Nummer deelconclusie
Probleemanalyse, afwegingen en beoogde maatschappelijke effecten	●●●○○	2.2
Maatschappelijke effecten	●●●●○	2.3
Prestaties in tijd en geld	●●●●○	2.4
Rol van PS	●●●○○	2.5

#### Legenda:

- Geen aandachtspunten
- Nauwelijks aandachtspunten
- Enkele aandachtspunten
- Veel aandachtspunten
- Ernstige aandachtspunten

14

Bestemming bereikt



N303 Ermelo-Harderwijk: Burgemeester van Boeijenplein (links) en Harderwijkerweg (rechts), bron: Google streetview (2011)



## 2.2 Probleemanalyse, afwegingen en beoogde maatschappelijke effecten zijn duidelijk

Deelvraag	Deelconclusies
1. Welke maatschappelijke effecten wil de provincie bereiken met de grote wegenprojecten?	Het is duidelijk welke maatschappelijke effecten de provincie Gelderland wil bereiken, namelijk: betere doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doelstellingen zijn kwalitatief en niet kwantitatief geformuleerd.
2. Welke afwegingen zijn daarbij gemaakt en hoe zijn deze vertaald in doelstellingen?	De probleemanalyse en de afwegingen die de provincie heeft gemaakt zijn helder. Inhoudelijke argumenten (zoals verkeerskundige argumenten) geven bij afwegingen van de varianten de doorslag. De verschillen in kosten van de varianten worden niet inzichtelijk gemaakt bij het maken van deze afwegingen.

15

Bestemming bereikt

### **De beoogde maatschappelijke effecten zijn duidelijk, maar zijn niet kwantitatief geformuleerd**

De provincie Gelderland wil met de grote wegenprojecten de volgende maatschappelijke effecten bereiken: betere doorstroming, betere verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid. Hieronder vallen ook effecten als een betere oversteekbaarheid en minder verkeer door een kern. Het verschilt per project welke effecten worden nagestreefd.

De doelen van grote wegenprojecten beschrijven de effecten die de provincie beoogt te bereiken. De doelen worden kwalitatief geformuleerd, bijvoorbeeld: het verbeteren van de doorstroming of een verbetering van de verkeersveiligheid. De doelstellingen zijn hiermee niet kwantitatief geformuleerd. Het gevolg hiervan is dat het moeilijk is om vast te stellen *in welke mate* de doelen zijn behaald. Wanneer is er bijvoorbeeld sprake van een betere doorstroming of verkeersveiligheid? We hebben in dit onderzoek wel kunnen vaststellen welke effecten zichtbaar zijn in de praktijk en of dit door de provincie werd beoogd met het project.

### **Heldere probleemanalyse en afwegingen, verschillen in kosten tussen varianten niet inzichtelijk gemaakt**

In de voorbereidingfase van een project brengt de provincie de verkeerssituatie in kaart. De verkeerssituatie is waar mogelijk kwantitatief onderbouwd. Er wordt

een overzicht gegeven van het aantal verkeersslachtoffers en wat de lengte is van de wachtrij in de ochtendspits. Bij het Nijmeegseplein en Ermelo-Harderwijk zijn de probleemanalyse en afwegingen in een statenvoorstel beschreven. Voor Arnhem-Heteren is een MER studie (Milieueffectrapportage) uitgevoerd waarin de varianten helder zijn beschreven.

### ***Kerngegevens onderzochte grote provinciale wegenprojecten:***

#### *N325 Nijmeegseplein (2006):*

- Probleem: drukste en gevaarlijkste plein van Gelderland.
- Oplossing: verkleinen van het plein en aanleggen van fietstunnels.

#### *N837 Arnhem-Heteren (2010):*

- Probleem: geen ontsluiting van de wijk Schuytgraaf, toenemende verkeersdruk in regio.
- Oplossing: aanleg van de weg tussen Arnhem-Zuid en Heteren/A50.

#### *N303 Ermelo-Harderwijk (2007):*

- Probleem: geen ontsluiting van de wijk Drielanden en verkeersdrukte Harderwijkerweg.
- Oplossing: aanpassing Harderwijkerweg en aanleg rotonde Burgemeester van Boeijenplein.

De provincie Gelderland weegt de varianten van een wegenproject helder af. De provincie benoemt meerdere varianten waarop de nieuwe weg kan worden aangelegd en weegt hierbij de voor- en nadelen af. Ook betreft de provincie partners als gemeenten en Rijkswaterstaat en burgers bij de voorbereiding van het project. De afwegingen zijn gemaakt aan de hand van inhoudelijke argumenten (zoals verkeerskundige argumenten). De verschillen in kosten van de varianten worden niet inzichtelijk gemaakt bij het maken van deze afwegingen (met uitzondering van de afwegingen voor deel Ermelo van project N303 Ermelo-Harderwijk).

### **Aanbeveling 1:**

Scherp de doelstellingen van grote provinciale wegenprojecten aan: wat verstaat de provincie onder het “verbeteren” van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming? Moet het probleem helemaal zijn opgelost of is bijvoorbeeld een halvering van het aantal ongevallen voldoende? Het (waar mogelijk) formuleren van kwantitatieve doelstellingen kan hierbij helpen.

Voorbeelden van kwantitatieve doelstellingen zijn:

- Verkeersveiligheid: 30% minder doden en 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 t.o.v. 2002.
- Leefbaarheid: verminderen van de klachten van geluidsoverlast met 50% of het verlagen van het aantal decibel bij direct aanwonenden van de weg.
- Doorstroming: verbeteren van de doorstroming door het geheel oplossen/verkorten van de wachtrij met een X-aantal meter.

Maak bij het formuleren van de provinciale doelen duidelijk om wat voor doelen het gaat, zoals het oplossen van een verkeerskundig probleem en/of het stimuleren van de economie. Geef tevens aan op welke termijn de doelen moeten zijn gehaald (korte of lange termijn).

### Aanbeveling 2:

Geef de financiële overwegingen per groot wegenproject aan. Hoeveel geld kost welke variant en beargumenteer welke variant tegen welke kosten de voorkeur krijgt om uitgevoerd te worden. Een manier waarop dit gedaan kan worden is (geïnspireerd door de wijze waarop de provincie Gelderland afwegingen heeft gemaakt bij deel Ermelo van het project N303 Ermelo-Harderwijk):

		Variant A (nul)	Variant B	Variant C
<b>BATEN</b>	Veiligheid			
	- Fiets	0	++	--
	- Auto	0	+	-
	Doorstroming			
	- Fiets	0	-	+
	- Auto	0	--	++
	- Openbaar vervoer	0	-	++
	Leefbaarheid			
	- Ruimtelijke kwaliteit (groen)	0	+	-
	- Geluid	0	++	++
- Lucht	0	+	+	
Ontsluiting	0	+	++	
<b>KOSTEN</b>	Kosten totaal	€ 0 mln.	€ 4 mln.	€ 3 mln.
	- Grondaankoop	€ 0 mln.	€ 3 mln.	€ 2 mln.
	- Risico's	0	+	-
	Doorlooptijd	0	1 jaar	10 mnd.
	- Procedures	0	+	++
	- Draagvlak	0	++	+

Het eerste alternatief is het nulalternatief. Dit is de nul- of basissituatie zoals die op dat moment is zonder aanpassingen of verbeteringen. De andere varianten kun je vervolgens ten opzichte van elkaar vergelijken en ten opzichte van de bestaande situatie:

- veel slechter dan nulalternatief
- slechter dan nulalternatief
- 0 gelijk aan nulalternatief
- + beter dan nulalternatief
- ++ veel beter dan nulalternatief

Deze uitwerking van de varianten waarbij de kosten per variant worden meegenomen lijkt ook op de MER-studie (Milieueffectrapportage). Een MER-studie wordt echter niet voor elk wegproject uitgevoerd en hierin worden geen kosten meegenomen. De toegevoegde waarde hiervan is dus een integraal overzicht van alle varianten waarin baten en kosten zijn meegenomen.

## 2.3 Maatschappelijke effecten gerealiseerd

### 2.3.1 Wegenprojecten maken de verkeerssituatie veiliger, leiden tot minder overlast en zorgen voor een betere doorstroming

Deelvraag	Deelconclusies
3. Welke maatschappelijke effecten zijn opgetreden?	Grote provinciale wegenprojecten maken de verkeerssituatie in het algemeen veiliger, zorgen voor minder overlast voor bewoners en leiden tot een betere doorstroming.  De doorstroming op de Harderwijkerweg in Ermelo is een aandachtspunt.
4. Zijn daarmee de provinciale doelen behaald?	Ja.

#### De provinciale doelen zijn gehaald

Uit dit onderzoek komt naar voren dat grote provinciale wegenprojecten leiden tot een veiliger verkeerssituatie, tot minder overlast van verkeer voor bewoners en tot een betere doorstroming. De beoogde maatschappelijke effecten

(provinciale doelen) verschillen per wegenproject. Bij het Nijmeegseplein gaat het om de optimalisatie van de verkeersafwikkeling, minder verkeersongevallen en beter kunnen oversteken. Bij de N837 Arnhem-Heteren moest de nieuwe weg de bereikbaarheid verbeteren (ook bij calamiteiten), de nieuwbouw in Driel en de wijk Schuytgraaf ontsluiten en sluipverkeer voorkomen. Voor de N303 Ermelo-Harderwijk wilde de provincie de woonwijk Drielanden ontsluiten, de verkeersveiligheid verbeteren en de leefbaarheid rond de Harderwijkerweg verbeteren. Uit dit onderzoek komt naar voren dat deze provinciale doelen zijn behaald. De maatschappelijke effecten vatten wij voor u samen in de onderstaande tabel.

**Tabel 1** Maatschappelijke effecten van de drie onderzochte wegenprojecten

Wegenproject	Effect	Doelen gehaald?
Nijmeegseplein	<ul style="list-style-type: none"> <li>De verkeersafwikkeling is geoptimaliseerd</li> <li>Het aantal verkeersongevallen is afgenomen</li> <li>De oversteekmogelijkheden zijn verbeterd</li> </ul>	Ja
Arnhem-Heteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gezorgd voor een ontsluiting van de wijk Schuytgraaf in Arnhem-Zuid en de dorpen Driel en Elst</li> <li>Gezorgd voor een betere bereikbaarheid in de regio</li> <li>Minder sluipverkeer</li> </ul>	Ja
Ermelo-Harderwijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal verkeersongevallen is afgenomen</li> <li>De bereikbaarheid van de woonwijk Drielanden is verbeterd.</li> <li>De leefbaarheid rondom de Harderwijkerweg is verbeterd</li> <li>Het is de vraag of de doorstroming bevorderd is (meningen en gegevens geven hiervan een uiteenlopend beeld)</li> </ul>	Ja

### Concreet zichtbare effecten

Hieronder en op de volgende bladzijden geven wij een aantal voorbeelden van maatschappelijke effecten van grote wegenprojecten.

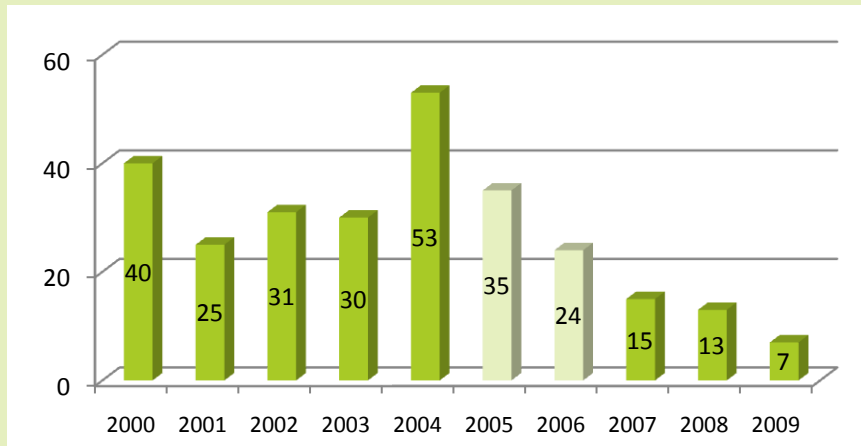
#### Reconstructie Nijmeegseplein:

De wachttijden op het Nijmeegseplein zijn kort. Gemiddeld wacht men korter dan een minuut. Dit zit ruim onder de norm van de provincie waarin wordt gesteld dat er maximaal twee minuten moet worden gewacht. Voor de reconstructie moest vaak vier minuten of langer worden gewacht.

### Reconstructie Nijmegenplein:

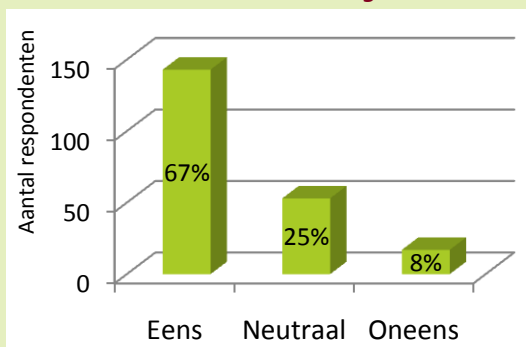
Na de reconstructie in 2005/2006 is het aantal verkeersongevallen afgenomen:

**Aantal ongevallen per jaar op en rond het Nijmegenplein**



### N837 Arnhem-Heteren:

**Ik vind dat de regio Arnhem-Nijmegen beter bereikbaar is door de nieuwe weg**



### Reconstructie Nijmegenplein:

**“De wachttijden van vroeger zijn voorbij, de doorstroming is prima.”**

(citaat weggebruiker)

### N837 Arnhem-Heteren:

**“Veel snellere, betere verbinding met de A50 en indirect ook met A12 en A15. Bovendien goede ontsluiting van de Schuytgraaf.”**

(citaat weggebruiker)

20

Bestemming bereikt

### N837 Arnhem-Heteren:

Er rijdt minder verkeer op het onderliggend wegennet na het aanleggen van de nieuwe weg. Zo is de verkeersintensiteit op de Drielse Rijndijk met 40% gedaald.

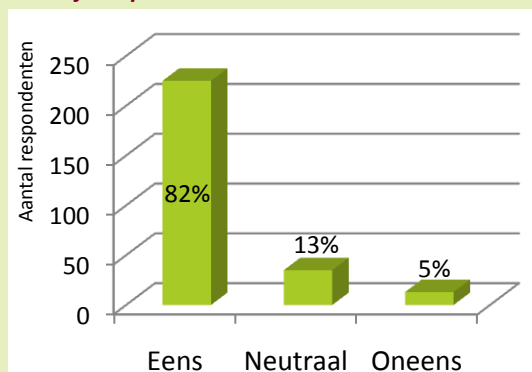
### N303 Ermelo-Harderwijk:

**“De weg is zeer overzichtelijk en mooi geworden!”**

(citaat weggebruiker)

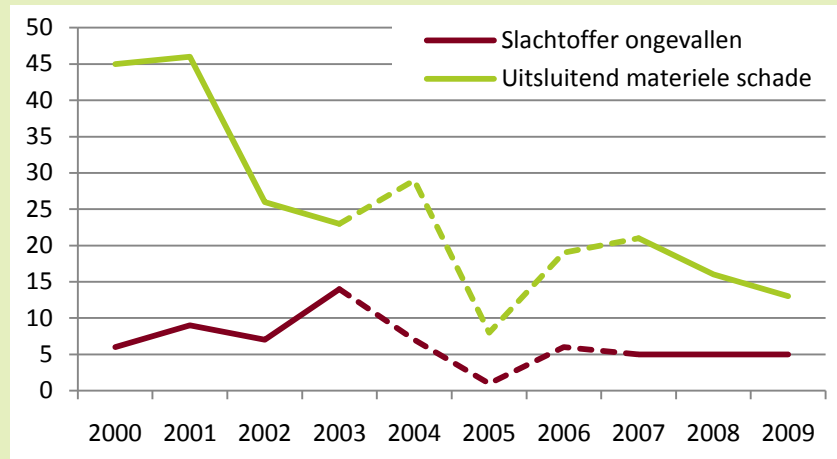
### N303 Ermelo-Harderwijk:

**De wijk De Drielanden is voldoende bereikbaar dankzij het plein**



**N303 Ermelo-Harderwijk:**

Het aantal ongevallen op het gereconstrueerde deel van de N303 Ermelo-Harderwijk is gedaald.

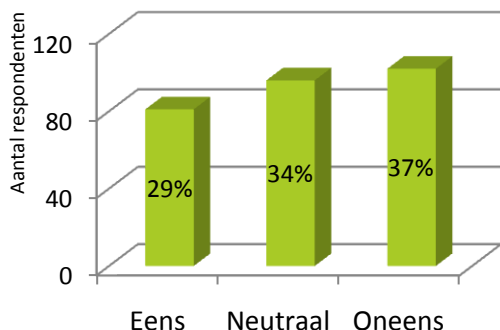
**Aantal geregistreerde ongevallen N303 Ermelo-Harderwijk per jaar****Doorstroming Ermelo-Harderwijk is een aandachtspunt**

Ook voor de N303 Ermelo-Harderwijk geldt dat de doelen zijn gehaald. Over de doorstroming komt niet een eenduidig positief beeld naar voren (zie figuur 3 en 4 op de volgende bladzijde). Op basis van de cijfers uit de verkeersregelinstallaties blijkt dat het over het algemeen goed doorstroomt op de kruispunten ten noorden van het Burgemeester Van Boeijenplein. Wel zijn er soms lange wachttijden vanuit zuidelijke richting. De meningen van weggebruikers zijn verdeeld over de doorstroming op de Harderwijkerweg. Een derde van de weggebruikers geeft aan dat er filevorming plaatsvindt op de Harderwijkerweg, met name vanwege het ontbreken van uitwijk- en inhaal mogelijkheden door de middengeleider. Bovendien vinden veel weggebruikers de middengeleider gevaarlijk. Men stelt dat er hierdoor geen uitwijk mogelijkheden zijn, dat hulpdiensten er niet langs kunnen en dat de rijstroken te smal zijn. Verder is een groot deel van de weggebruikers ontevreden over het feit dat de N303 een 50 km/u weg is geworden.

**Aanbeveling 3:**

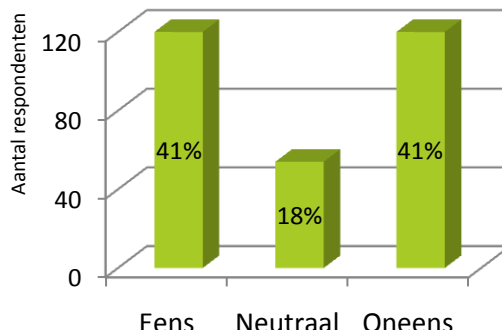
Probeer waar mogelijk de doorstroming op de Harderwijkerweg in Ermelo te verbeteren. Communiceer aan de weggebruikers en bewoners van de Harderwijkerweg waarom de weg op deze manier is aangepast. De middengeleider is immers aangelegd om de verkeersveiligheid op de Harderwijkerweg te verbeteren.

**Figuur 3** Er zijn bijna nooit files op de Harderwijkerweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 4** Ik ben ontevreden over het feit dat de N303 een 50 km/u weg is geworden



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

### 2.3.2 Helder probleem en oplossing leiden tot maatschappelijke effecten; er komen weinig neveneffecten naar voren

Deelvraag	Deelconclusies
5. Waarom zijn de beoogde maatschappelijke effecten wel of niet opgetreden?	Dat de maatschappelijke effecten zijn opgetreden is te verklaren doordat het probleem en de oplossing duidelijk waren.
6. Welke interne en externe factoren hebben invloed gehad op de maatschappelijke effecten?	
7. Zijn er onbedoelde (positieve of negatieve) neveneffecten opgetreden?	Er is beperkt sprake van neveneffecten.
8. Hoe kan de effectiviteit van grote wegenprojecten worden vergroot?	Zie de geformuleerde aanbevelingen in deze nota.

#### Verklaringen maatschappelijke effecten

De maatschappelijke effecten worden verklaard doordat de provincie het probleem en de oplossing helder heeft uitgewerkt. Zo was het voor het Nijmeegseplein duidelijk dat er sprake was van filevorming en onveilige situaties en dat dit kon worden opgelost door een compact plein waarbij verkeersstromen worden gescheiden. Voor de N837 was het helder dat er overlast was door



sluipverkeer en dat de Schuytgraaf moeilijk te bereiken was. De nieuwe N837 lost deze problemen op. Voor de N303 Ermelo-Harderwijk vormden de ontsluiting van de woonwijk Drielanden en de toenemende verkeersdruk op de Harderwijkerweg aanleiding om de N303 opnieuw in te richten.

De economische crisis heeft als externe factor invloed op de maatschappelijke effecten. De mate waarin dit van invloed is, is niet onderzocht.

### Neveneffecten

Het uitvoeren van grote provinciale wegenprojecten kan leiden tot neveneffecten: onbedoelde positieve en negatieve effecten die naast de beoogde maatschappelijke effecten optreden. Uit het onderzoek komt naar voren dat hier beperkt sprake van is. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de reconstructie van het Nijmeegseplein niet heeft geleid tot veel meer overlast voor omwonenden. Hoewel er sprake is van een beperkt aantal neveneffecten, zal de provincie wel alert moeten blijven op de bestaande negatieve neveneffecten. De volgende neveneffecten komen namelijk uit dit onderzoek naar voren:

- *File op de N837*

Toen de N837 net was aangelegd, is er regelmatig file geweest op de N837. Deze files zijn het gevolg geweest van de werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de verbreding van de A50 bij Heteren. Zodra het drukker werd op de A50 trad de toeritdoseringsinstallatie (TDI) in werking op de toerit naar de A50. Dit remde het verkeer op de N837 af om op de A50 te komen. Uit documenten van de provincie Gelderland blijkt dat al verwacht werd dat de verkeersafwikkeling in de spits op termijn problematisch zou worden. Een verkeerssimulatie liet zien dat er tijdens de werkzaamheden problemen zouden ontstaan op de N837. Toen de wachtrijen vaak te lang werden op de N837 hebben de provincie en partners maatregelen afgesproken. Inmiddels lijkt het er overigens op dat de wachtrijen verleden tijd zijn sinds de A50 verbreed is.

- *Hoge snelheid op de N837*

Er zijn geen gegevens over het aantal ongevallen nadat de N837 in 2010 is gerealiseerd. Op de nieuwe weg wordt echter hard gereden. Uit gegevens van de provincie Gelderland blijkt dat ten opzichte van andere provinciale 80km wegen op de N837 hard wordt gereden. Zo heeft 31% van de weggebruikers de snelheid van 80km per uur op de N837 op een gemiddelde werkdag in 2010 overtreden.

- *Onveiligheid fietstunnels N303 Ermelo-Harderwijk*

Veel mensen geven aan zich 's avonds niet veilig te voelen in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein (36%). Men refereert bijvoorbeeld aan hangjongeren en vervuiling in de tunnels.

**Aanbeveling 4:**

Blijf alert op negatieve neveneffecten. Schat vooraf in welke neveneffecten kunnen optreden, ga na of deze kunnen worden voorkomen en maak hierover afspraken met partners.

## 2.4 Prestaties in tijd en geld: binnen het budget maar niet altijd binnen de tijd

Deelvraag	Deelconclusies
9. Welke prestatiedoelen in termen van tijd en geld zijn aan de grote wegenprojecten gesteld?	Voorafgaand aan de uitvoering van een groot wegenproject geeft de provincie Gelderland helder aan binnen welk budget en wanneer het wegenproject gerealiseerd moet worden.
10. Zijn de beoogde prestaties behaald?	De beoogde prestaties in geld zijn voor alle wegenprojecten gehaald. De beoogde prestaties in tijd zijn grotendeels niet gehaald.

24

Bestemming bereikt

- Voorafgaand aan de uitvoering van een groot provinciaal wegenproject geeft de provincie Gelderland aan binnen welk budget en wanneer het project gerealiseerd moet worden. De planning en het budget vormen de prestaties die de provincie beoogt te bereiken. Uit het onderzoek blijkt dat de provincie Gelderland de door haar beoogde prestaties in termen van tijd grotendeels niet heeft behaald. Uit het onderzoek is gebleken dat zowel het deel Ermelo als Harderwijk van de N303 Ermelo-Harderwijk niet binnen de planning is gerealiseerd. Ook de N325 Nijmeegseplein is niet binnen de planning gerealiseerd. Wel zijn alle projecten binnen het budget uitgevoerd. In de tabel op de volgende pagina is per wegenproject weergegeven of de prestatiedoelen zijn gehaald.

**Tabel 2** Zijn de prestaties in tijd en geld behaald?

Project	Planning gerealiseerd?	Binnen het budget gebleven?
N303 Nijmeegseplein	Nee: <i>half jaar later</i> Gerealiseerd in 2006	Ja Kosten: € 8,9 miljoen
N837 Arnhem-Heteren	Ja Gerealiseerd in 2010	Ja Kosten: € 16,6 miljoen
N303 Ermelo-Harderwijk	Nee: <i>deel Harderwijk 2 jaar later en deel Ermelo 1 jaar later</i> Deel Harderwijk gerealiseerd in 2005 en deel Ermelo in 2007	Ja Kosten: deel Harderwijk € 9,6 miljoen en deel Ermelo € 3,2 miljoen

## 2.5 De rol van PS: vooraf en tijdens een project geïnformeerd, maar achteraf niet

Deelvraag	Deelconclusies
11. Worden Provinciale Staten adequaat geïnformeerd over de prestaties en effecten van grote wegenprojecten?	Voorafgaand en tijdens de uitvoering van een project worden PS geïnformeerd over de (beoogde) prestaties en effecten. PS worden niet geïnformeerd over de uiteindelijk behaalde prestaties en effecten van individuele projecten.

25

Bestemming bereikt

- Voorafgaand en tijdens de uitvoering van een project worden PS geïnformeerd over de (beoogde) prestaties en effecten. Voorafgaand en tijdens projecten worden PS geïnformeerd door middel van statenvoorstellen voor specifieke grote provinciale wegenprojecten en/of de Voortgangsrapportage van grote provinciale wegenprojecten. In de Voortgangsrapportage worden PS geïnformeerd over ondermeer wat het project inhoudt, de planning en het budget.
- De provincie gaat zelf niet na wat de maatschappelijke effecten zijn van de uitgevoerde projecten. Nadat een project is opgeleverd worden PS niet geïnformeerd over de behaalde effecten van grote wegenprojecten. PS ontvangen ook geen informatie over de vraag of het project op tijd en binnen het budget is uitgevoerd (prestaties) nadat het project is uitgevoerd. De

(financiële) verantwoording vindt na afronding van de projecten plaats op programmaniveau in het jaarverslag.

**Aanbeveling 5:**

Ontwikkel een uitvoerbaar systeem om de *maatschappelijke effecten* van provinciale wegenprojecten inzichtelijk te maken. Bij een uitvoerbaar systeem kan gedacht worden aan de volgende punten:

- Gezien de tijd die het kost om te evalueren kan een steekproef worden getrokken van projecten (het is niet noodzakelijk om alle projecten te evalueren).
- Deze steekproef zou bijvoorbeeld één keer per drie jaar kunnen worden uitgevoerd. Hierbij kan beoordeeld worden in welke mate de doelen van de geselecteerde wegenprojecten behaald zijn.
- Zorg voor een goede dossiervorming. De beschikbaarheid en vindbaarheid van documenten waarin de beleidsdoelen, planning en het budget helder en zo meetbaar mogelijk zijn geformuleerd, zijn noodzakelijk voor een goede evaluatie.
- Maak (meer) gebruik van beschikbare informatie. De provincie beschikt over gegevens die inzicht geven in maatschappelijke effecten (zoals verkeersintensiteiten en verkeersongevallen).
- Zorg dat PS de inzichten uit deze evaluaties ontvangen en daarmee inzicht krijgen in de behaalde effecten van grote wegenprojecten. Overweeg de resultaten van de evaluaties op te nemen in een projectenoverzicht (zie aanbeveling 6).

Sluit bij het meten van de maatschappelijke effecten aan op de door de provincie geformuleerde doelen. Concreet: gaat het bijvoorbeeld om het oplossen van een verkeerskundig probleem en/of om het stimuleren van de economie? En wanneer moeten de doelen worden gehaald: op korte of op lange termijn?

**Aanbeveling 6:**

Zorg voor informatie over de gerealiseerde *prestaties* na de uitvoering van grote wegenprojecten, zodat beoordeeld kan worden of de projecten binnen het budget en de beoogde planning zijn gerealiseerd:

- Voeg aan de Voortgangsrapportage van grote provinciale wegenprojecten een overzicht toe van gerealiseerde projecten en geef aan wat de oorspronkelijke planning en financiële raming was en of dit is gerealiseerd. Dit kan als volgt:

***Gerealiseerde prestaties in tijd en geld van provinciale wegenprojecten***

Project	Doel van het project en realisatie	Planning en realisatie	Raming en realisatie
Project X	Bijvoorbeeld: Doel: 50% minder verkeersongevallen  Realisatie: 60% minder ongevallen	Bijvoorbeeld: Planning: 2011 Realisatie: 2011	Bijvoorbeeld: Raming: 5,3 miljoen euro Realisatie: 5,1 miljoen euro
Project Y	...	...	...

- Zorg dat PS jaarlijks - naast de huidige verantwoording op programmaniveau - het overzicht hebben van de behaalde prestaties in tijd en geld van grote provinciale wegenprojecten die afgerond zijn.

# DEEL 2:

## *Bevindingen*

# 1 Inleiding

*Dit onderzoek gaat over de effectiviteit van grote provinciale wegenprojecten. In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de aanleiding, centrale vraag en opzet van het onderzoek.*

## 1.1 Aanleiding onderzoek

Er zijn meerdere redenen om een onderzoek naar de effectiviteit van grote wegenprojecten te starten:

- *Maatschappelijke waarde*

Provincies willen met de aanleg en het onderhoud van wegen de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren. Dit zijn voor de inwoners van de provincie Gelderland belangrijke thema's.

- *Politiek-bestuurlijke prioriteit*

Grote wegenprojecten zijn regelmatig aan de orde in de Statenvergaderingen. Uit gesprekken met Statenleden komt naar voren dat er behoefte bestaat aan meer inzicht in de effecten van grote wegenprojecten. Men stelt dat er weinig informatie voorhanden is over de uiteindelijke resultaten van grote wegenprojecten: leiden de projecten daadwerkelijk tot een betere bereikbaarheid en/of meer veiligheid? Ook uit gesprekken met de ambtelijke organisatie blijkt dat er behoefte is aan een onderzoek naar de effectiviteit van grote wegenprojecten.

- *Financieel belang*

Provinciale Staten stellen veel geld beschikbaar voor het realiseren van de projecten. In Gelderland wordt in de periode 2010-2019 ruim € 100 miljoen ingezet voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Wegen (Voorjaarsnota 2010).

## 1.2 Focus onderzoek

Vanwege het grote maatschappelijke, financiële en politiek-bestuurlijke belang van het thema heeft de Rekenkamer Oost-Nederland al eerder onderzoek verricht naar grote wegenprojecten. De doelstelling van het onderzoek was het geven van een oordeel over de mate waarin de provincie sturing geeft aan de grote wegenprojecten. De resultaten van dat onderzoek kunt u vinden in het rapport “Scherper sturen op wegen. Sturing grote wegenprojecten in de provincies Gelderland en Overijssel” (te raadplegen op [www.rekenkameroost.nl](http://www.rekenkameroost.nl)).

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

## 1.3 Centrale vraag

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

*Doelstelling:*

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

Onder effectiviteit verstaan we de mate waarin met grote wegenprojecten de gewenste maatschappelijke effecten worden bereikt. Concreet gaat dit bijvoorbeeld om het aantal verkeersslachtoffers en de leefbaarheid rondom wegen.

*Centrale vraag:*

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

De kosten zijn eveneens in het onderzoek meegenomen. Op basis hiervan kan inzicht worden verkregen in de kosten van de maatschappelijke effecten.



Voor de uitvoering van het onderzoek hebben we de onderstaande deelvragen geformuleerd:

*Probleemanalyse, afwegingen en beleidsdoelen:*

1. Welke maatschappelijke effecten wil de provincie bereiken met de grote wegenprojecten?
2. Welke afwegingen zijn daarbij gemaakt en hoe zijn deze vertaald in doelstellingen?

*Maatschappelijke effecten:*

3. Welke maatschappelijke effecten zijn opgetreden?
4. Zijn daarmee de provinciale doelen behaald?
5. Waarom zijn de beoogde maatschappelijke effecten wel of niet opgetreden?
6. Welke interne en externe factoren hebben invloed gehad op de maatschappelijke effecten?
7. Zijn er onbedoelde (positieve of negatieve) neveneffecten opgetreden?
8. Hoe kan de effectiviteit van grote wegenprojecten worden vergroot?

*Prestaties in tijd en geld:*

9. Welke prestatiedoelen in termen van tijd en geld zijn aan de grote wegenprojecten gesteld?
10. Zijn de beoogde prestaties behaald?

*Rol van PS:*

11. Worden Provinciale Staten adequaat geïnformeerd over de prestaties en effecten van grote wegenprojecten?

Voor het beantwoorden van bovenstaande vragen hanteren wij een normenkader (beoordelingskader). Dit kunt u vinden in bijlage 1.

## 1.4 Onderzoekopzet

### Selectie projecten

Voor dit onderzoek hebben we een aantal grote wegenprojecten geselecteerd aan de hand van de volgende stappen:

- Wij hebben een lijst samengesteld van grote provinciale wegenprojecten aan de hand van provinciale documenten (zoals de Voortgangsrapportages in Gelderland). De projecten waarvan we de maatschappelijke effecten in beeld wilden brengen, moesten in de afgelopen jaren zijn afgerond. Alleen als projecten zijn afgerond, zijn immers maatschappelijke effecten van projecten

zichtbaar. Daarnaast moesten de projecten een minimale omvang hebben van 1 miljoen euro en moest er sprake zijn van het aanleggen van een nieuwe weg of de reconstructie van een bestaande weg (dus geen groot onderhoud).

- Dit leverde een beperkte lijst op van vijf projecten van de provincie Gelderland. Over deze projecten hebben we bij de provincie nadere informatie opgevraagd. Een aantal projecten leek om verschillende redenen minder geschikt om te selecteren voor dit onderzoek. Voor Gelderland viel een project af dat relatief lang geleden was afgerond (onderzoeksresultaten niet actueel) en een project dat zeer recent was afgerond (nog weinig effecten zichtbaar). Uiteindelijk bleven er voor elke provincie drie projecten over die we hebben geselecteerd voor dit onderzoek. De geselecteerde projecten voor Gelderland vindt u in onderstaande tabel.

**Tabel 3** Geselecteerde projecten

Project	
Gelderland	Afgerond in
N325 Reconstructie Nijmeegseplein	2006
N303 Reconstructie Ermelo-Harderwijk	2007
N837 Arnhem-Heteren	2009

32

Bestemming bereikt

De geselecteerde projecten zijn relevant voor Provinciale Staten en voor een groot aantal inwoners van de provincie. Het gaat om omvangrijke projecten in termen van politieke en maatschappelijke impact en in financiële zin. Daarnaast zijn de projecten afgerond, zodat effecten zichtbaar kunnen worden gemaakt. Voor de geselecteerde projecten bestaan verschillende soorten doelen: doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Met grote wegenprojecten wil de provincie meestal problemen met verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming oplossen. Maar er kunnen ook andere redenen zijn om een groot wegenproject uit te voeren. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan de economie bijvoorbeeld stimuleren. De projecten in dit onderzoek zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Deze effecten staan daarom centraal in dit onderzoek. Verder wordt in dit onderzoek een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de maatschappelijke effecten die nu zichtbaar zijn. Lange termijn

effecten (zoals de doelstelling van de provincie om toekomstige problemen te voorkomen) zijn niet in beeld gebracht. Tevens dient te worden opgemerkt dat effecten pas een aantal jaren na realisatie van een project *volledig* zichtbaar zullen zijn. Zo zijn voor 2010 geen cijfers beschikbaar over het aantal verkeersongevallen, waardoor het nog niet mogelijk is hier een volledig beeld van te geven.

### Onderzoeksmethoden

Maatschappelijke effecten kunnen op verschillende manieren worden onderzocht. In dit onderzoek kijken we niet alleen naar objectieve gegevens over doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de mening van bewoners en gebruikers. De uitvoering van het onderzoek vond plaats door middel van een combinatie van verschillende onderzoeksmethoden:

#### 1. *Kwantitatieve analyse monitoringsgegevens*

We voerden een kwantitatieve analyse uit over de *beschikbare* monitoringsgegevens over verkeersveiligheid, verkeersintensiteiten e.d.

#### 2. *Enquête onder weggebruikers en bewoners*

Voor de geselecteerde grote wegenprojecten hebben we een enquête gehouden onder weggebruikers en bewoners. Mensen konden meewerken aan het onderzoek via [www.blijmetdeweg.nl](http://www.blijmetdeweg.nl). In Overijssel stonden tekstkarren langs de weg met de vraag of men mee wilde werken aan het onderzoek. In Gelderland hebben mensen een brief gekregen met dezelfde vraag. Door deze aanpak hebben we mensen bereikt die dichtbij een wegenproject wonen, maar ook mensen die verder weg wonen (maar de weg wel gebruiken). Voor de Overijsselse projecten zijn 603 vragenlijsten ingevuld, voor de Gelderse 749. De bevindingen uit de enquête zijn niet representatief voor alle inwoners van Gelderland en Overijssel, daarvoor is het aantal respondenten te klein. Ook sluit de keuze voor een enquête met een open en anoniem karakter dit uit. De resultaten geven een beeld van de maatschappelijke effecten die door een deel van de weggebruikers worden geconstateerd. In bijlage 2 geven wij de opzet en respons weer van de enquête.

#### 3. *Enquête onder betrokken organisaties*

De provincie werkt bij provinciale wegenprojecten samen met andere organisaties. Bij deze betrokken organisaties gaat het om bijvoorbeeld politie, Kamer van Koophandel en wijkplatforms. In bijlage 2 geven wij de opzet en respons weer van de enquête onder betrokkenen.

#### *4. Gesprekken op locatie*

Voor de geselecteerde grote wegenprojecten voerden we op locatie gesprekken met betrokkenen die te maken hebben met de geselecteerde grote wegenprojecten (bewoners, ondernemers, weggebruikers).

#### *5. Dossieronderzoek en literatuurstudie*

In bijlage 3 is de lijst van geraadpleegde bronnen opgenomen.

#### *6. Interviews met provincie en partners (gemeenten, Rijkswaterstaat)*

In bijlage 4 is de lijst met geïnterviewde en geraadpleegde personen weergegeven.

Bij de voorbereiding en uitvoering van dit onderzoek hebben wij advies ingewonnen van de heer Jan-Anne Annema van de TU Delft. Het onderzoek is uitgevoerd door de Rekenkamer Oost-Nederland.

### **1.5 Een opmerking vooraf**

Voor dit onderzoek hebben wij informatie opgevraagd bij de provincie Gelderland over de geselecteerde wegenprojecten. Daarbij hebben we onder andere gevraagd om documenten waarin de probleemanalyse, afwegingen, doelen en ontwerp van de wegenprojecten staan beschreven. Wij merken op dat dergelijke documenten moeilijk vindbaar waren voor de provincie. Het heeft lang geduurd voordat deze documenten door de provincie zijn aangeleverd en het was voor ons daardoor moeilijk een volledig beeld te verkrijgen van de projecten. Door middel van het raadplegen van verschillende bronnen (naast documenten ook interviews) is dit uiteindelijk wel gerealiseerd.

## 2 Bevindingen N325 Nijmeegseplein

*In dit hoofdstuk presenteren wij de bevindingen voor het Nijmeegseplein. Het Nijmeegseplein is een belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van Gelderland. In 2006 is het plein gereconstrueerd.*

### 2.1 Probleemanalyse en afwegingen

35

Bestemming bereikt

#### *Normen*

- De (verkeers)situatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht.
- De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt.
- De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming van een groot wegenproject.

#### *Bevindingen*

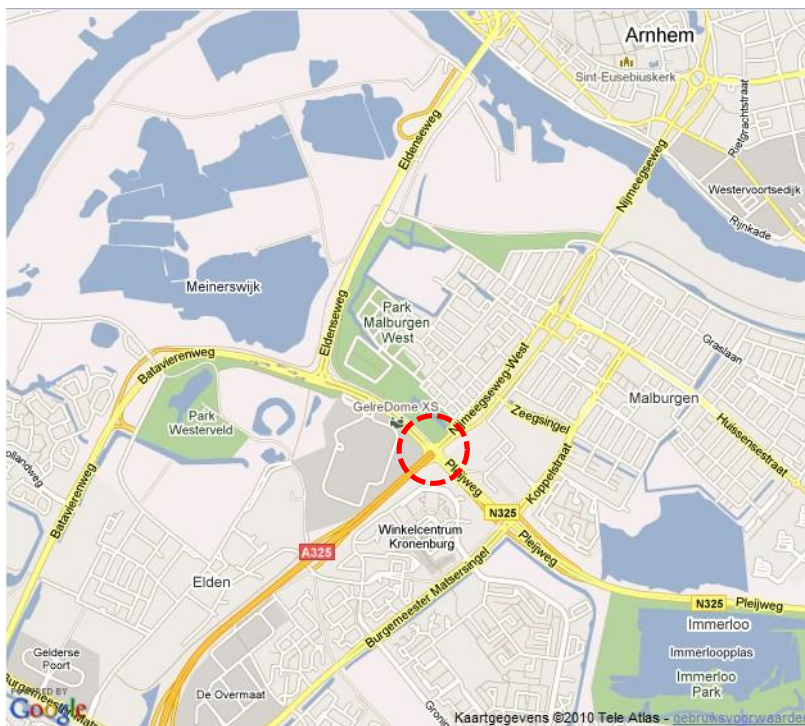
De provincie heeft de verkeerssituatie onderzocht en aangegeven waarom het Nijmeegseplein werd aangepakt. Het Nijmeegseplein was het drukste en gevaarlijkste plein van Gelderland. Er was sprake van filevorming en het aantal ongevallen was hoog. Voor deze problemen was een oplossing nodig.

De provincie heeft alternatieven afgewogen. Een fly-over was een oplossing, maar was te duur. Er is gekozen voor een compact plein, waarbij verkeersstromen worden gescheiden. Hierdoor wordt de verkeersafwikkeling bevorderd en het plein veiliger (conflicten tussen bijvoorbeeld auto's en fietsers zijn niet meer mogelijk).

### Probleemanalyse

Op onderstaande kaart geven wij de locatie weer van het Nijmeegseplein (omcirkeld). Op de kaart is zichtbaar dat het Nijmeegseplein een belangrijke schakel is tussen de Pleyroute (Pleijweg) en de A325 richting Nijmegen (verkeer rijdt vanaf de A12 over de Pleijweg de A325 op). Daarnaast wordt het centrum van Arnhem door het Nijmeegseplein verbonden met het zuiden van Arnhem. Rond het plein liggen woonwijken zoals Malburgen en Kronenburg (evenals het winkelcentrum Kronenburg). Het GelreDome ligt eveneens aan het Nijmeegseplein.

**Figuur 5** Het Nijmeegseplein in Arnhem-Zuid



Bron: Google maps (2011)

36

Bestemming bereikt



Het gereconstrueerde Nijmeegseplein, bron: Google streetview (2011)

Het oude Nijmeegseplein (van voor de reconstructie) was een groot kruispunt waar fietsers en voetgangers moesten oversteken met behulp van verkeerslichten. De provincie Gelderland heeft aangegeven waarom het Nijmeegseplein moest worden aangepakt. Hiervoor is de verkeerssituatie in beeld gebracht. Samenvattend:

“In het wegennet van de provincie Gelderland is het Nijmeegseplein in de gemeente Arnhem één van de belangrijkste verkeersknelpunten. Er is een capaciteitsprobleem; met name in de spitsperioden is er structurele filevorming. Daarnaast is er een verkeersveiligheidsprobleem; het Nijmeegse Plein staat nummer 1 op de Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) lijst van gevaarlijke kruispunten in Gelderland en de lijst van verkeersonveiligheidsconcentraties (VOC) van Provinciale wegen. Vanuit de provinciale doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving uit het PVVP (Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan) is een oplossing van deze problemen gewenst. Ingegeven door deze problemen wordt een reconstructie voorgesteld” (Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein, 2004).

In het Statenvoorstel (2004) is dit verder verfijnd door een analyse van het probleem. Een paar belangrijke punten over het oude Nijmeegseplein:

*Doorstroming:*

- Het Nijmeegseplein is veruit de drukste weg in beheer bij de provincie. Op een werkdag passeren 67.000 motorvoertuigen het Nijmeegseplein (in 2003, van 7.00 uur 's ochtends tot 19.00 uur op een werkdag) (bron: data provincie Gelderland).

*Verkeersveiligheid:*

- De verkeersonveiligheid is voor een belangrijk deel terug te voeren op de vormgeving van het kruispunt. Dagelijks is er tussen 7.00 - 19.00 uur een stroom van 2400 fietsers die een stroom van 41.000 motorvoertuigen kruist (bron: Statenvoorstel, 2004). Ondanks de aanwezigheid van verkeerslichten betekent dit een groot ongevalsrisico. Bij het Nijmeegse plein zijn van 1999 tot en met 2002 in totaal 79 ongevallen gebeurd op het kruispunt zelf (bron: Statenvoorstel, 2004).
- Conflicten tussen motorvoertuigen worden deels verklaard door de ruime opzet van het kruispunt. Hierdoor is het onoverzichtelijk en is de snelheid op het kruispunt hoog.
- Tijdens een evenement in het Gelredome heeft in 2003 een dodelijk verkeersongeval plaatsgevonden tussen een voetganger en een auto.

## Tijdslijn

In onderstaande tabel hebben wij een aantal belangrijke stappen op een rij gezet die zijn genomen voor de reconstructie van het Nijmeegseplein:

Tabel 4 Tijdslijn

Jaar	Nota/Besluit	Inhoud
2000	Notitie Maatregelen Pleyroute (voorbereidende werkgroep)	<ul style="list-style-type: none"><li>In deze notitie wordt inzicht gegeven in de gewenste maatregelen op en om de Pleyroute, waaronder het Nijmeegseplein</li></ul>
2004	Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein	<ul style="list-style-type: none"><li>Probleemanalyse, afwegingen en besluit reconstructie</li></ul>
2004	Notitie rotondevariant	<ul style="list-style-type: none"><li>Onderzoek naar grootschalige rotonde. Besluit: geen rotonde, maar verkeersregelinstantatie.</li></ul>
Maart 2005		<ul style="list-style-type: none"><li>Start werkzaamheden</li></ul>
Juni 2006		<ul style="list-style-type: none"><li>Reconstructie Nijmeegseplein afgerond</li></ul>

Bron: Notitie Maatregelen Pleyroute 2000, Statenvoorstel 2004

38

Bestemming bereikt

## Afwegingen

De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt voor de reconstructie van het Nijmeegseplein. Deze afwegingen zijn vooral gemaakt aan de hand van inhoudelijke argumenten (zoals verkeerskundige argumenten). De provincie heeft in het Statenvoorstel niet aangegeven welke verschillen in kosten er bestaan tussen de verschillende ontwerpen van het nieuwe plein.

- *Scheiding verkeersstromen*

Op het oude plein moesten fietsers en voetgangers oversteken met behulp van verkeerslichten. Een scheiding van de verkeersstromen werd belangrijk geacht (scheiding van auto, bus, fiets en voetganger) (Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein, 2004). Conflicten tussen langzaam en snel verkeer zijn dan uitgesloten. De afwikkelingscapaciteit wordt hierdoor vergroot. Automobilisten hoeven immers niet te wachten op fietsers en voetgangers, waardoor het plein meer verkeer kan verwerken. De verkeersveiligheid wordt hierdoor ook verbeterd, omdat fietsers en voetgangers niet meer in aanraking kunnen komen met auto's. Om dit te bereiken zijn in het kader van de reconstructie fiets- en



voetgangerstunnels aangelegd. De fiets- en voetgangerstunnels zijn aangelegd tussen het GelreDome, de Rijnhal en winkelcentrum Kronenburg.

- *Een compact plein*

In het Statenvoorstel wordt gesteld dat de meest effectieve manier om de problemen aan te pakken een fly-over was. Dit was echter te duur (in de documenten is niet aangegeven wat de kosten zijn van een fly-over). Omdat een fly-over als oplossing afviel, is gezocht naar een reconstructie van de bestaande situatie waarbij het kruispunt in zijn geheel compacter werd gemaakt. Het oude plein was groot, het nieuwe plein moest kleiner worden. Door een compact plein wordt de doorstroom bevorderd (het kost minder tijd een klein kruispunt over te steken dan een groot kruispunt). Daarnaast is een compact plein veiliger: het kruispunt wordt overzichtelijker en het is mogelijk met lagere snelheden het kruispunt te passeren (Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein, 2004). Omdat de gemeente Arnhem grond nodig had voor ruimtelijke ontwikkelingen, is een compacter plein ook daarom een goede oplossing (levert ruimte op). Dit sluit aan bij de plannen om een nieuw centrumgebied te realiseren in Arnhem-Zuid ('Centrum Zuid') (interviews provincie en gemeente Arnhem). De oprit bij de woonwijk Kronenburg is afgesloten.

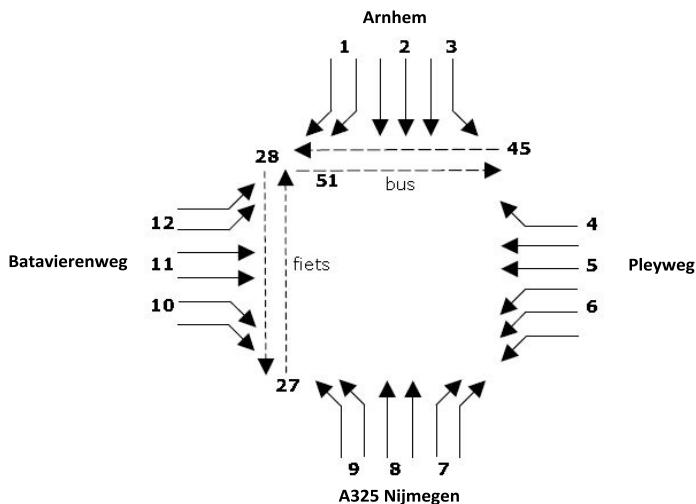
- *VRI, geen rotonde*

Het werd als noodzakelijk geacht om de verkeersstromen op het kruispunt te kunnen sturen. Dit kan niet met een rotonde, wel met een Verkeersregelinstallatie (VRI) (interviews met de provincie). Daarnaast zou een grootschalige rotonde veel duurder en tijdrovender zijn en geen ruimtewinst opleveren (Notitie rotondevariant, 2004).

- *Meer rijstroken*

Op het nieuwe Nijmeegseplein zijn meer rijstroken dan op het oude plein. De drukste route was de route vanaf de N325 Pleijweg linksaf richting Nijmegen (nummer 6 in figuur 6 op de volgende bladzijde). Daar zijn drie rijstroken aangelegd. Toen dit werd aangelegd was het vrij uniek in Nederland dat voor linksaf drie rijstroken werden aangelegd. Ook van Arnhem naar Nijmegen zijn drie rijstroken aangelegd (nummer 2 in de figuur).

**Figuur 6** Rijstroken op het Nijmeegseplein



Bron: Vormgevingsstudie Nijmeegseplein (2003)

## 2.2 Beleidsdoelen

40

Bestemming bereikt

### *Norm*

- De beoogde maatschappelijke effecten zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd.

### *Bevindingen*

De provincie heeft aangegeven wat ze met de reconstructie van het Nijmeegseplein wil bereiken: optimalisatie van de verkeersafwikkeling, minder verkeersongevallen en beter kunnen oversteken. De provincie heeft geen kwantitatieve doelen geformuleerd.

### **Beleidsdoelen**

De maatschappelijke doelstellingen van de rondweg luiden als volgt:

- “Optimalisatie van de verkeersafwikkeling met de N325 (Pleyroute);
  - Reductie van het aantal verkeersongevallen;
  - Verbeteren overstekmogelijkheden naar Gelredome”
- (Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein, 2004).

Uit de bovengenoemde doelen komt naar voren wat de provincie wil bereiken. De provincie heeft geen kwantitatieve doelen geformuleerd.

## 2.3 Maatschappelijke effecten

### *Norm*

- Uit de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde beleidsdoelen zijn gehaald.

### *Bevindingen*

De vooraf gestelde doelstellingen zijn behaald:

#### *Optimalisatie verkeersafwikkeling*

De wachttijden om als automobilist het Nijmeegseplein over te steken zijn kort, zo blijkt uit data van de provincie. Gemiddeld wacht men korter dan een minuut voor een verkeersregelinstallatie op het Nijmeegseplein (dus voordat men door kan rijden). Dat is ruim onder de norm van 2 minuten wachttijd. Data van voor de reconstructie zijn niet beschikbaar, maar er zijn indicaties dat de wachttijden voor de reconstructie veel langer waren (4 minuten of langer). De meeste weggebruikers zijn van mening dat men sneller op de bestemming komt dankzij het vernieuwde plein.

#### *Reductie van het aantal verkeersongevallen*

Het aantal verkeersongevallen is afgenomen. Voor de reconstructie vonden er gemiddeld 35 ongevallen per jaar plaats, na de reconstructie gemiddeld 11. Het aantal zwaardere ongevallen is afgenomen. De weggebruikers vinden het plein veilig (77%). Een relatief groot deel van de weggebruikers vindt het plein niet overzichtelijk. Een aandachtspunt is de overzichtelijkheid van de rijstroken (hoe sorteer ik voor?).

#### *Verbeteren overstekmogelijkheden naar Gelredome*

Van de fietsers vindt 70% dat het plein goed overgestoken kan worden. Data van voor de reconstructie zijn niet beschikbaar. Maar omdat fietsers nu onder het plein door kunnen door middel van fietstunnels (in plaats van wachten voor een verkeersregelinstallatie) mag verwacht worden dat de overstekmogelijkheden zijn verbeterd.

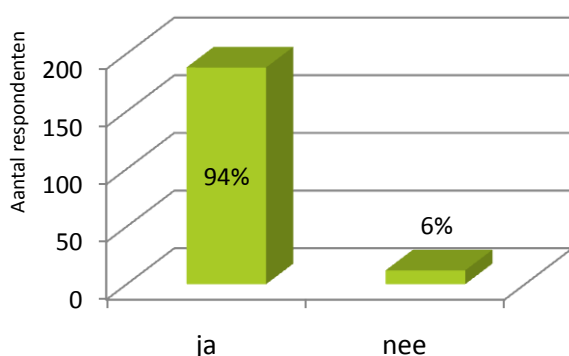
### **Algemeen oordeel weggebruikers en betrokken organisaties en provincie**

Aan weggebruikers, betrokken organisaties en de provincie is gevraagd naar een algemeen oordeel over reconstructie van het Nijmeegseplein:

- *Weggebruikers tevreden met nieuwe plein*

Weggebruikers zijn tevreden over het Nijmeegseplein. Het Nijmeegseplein wordt gemiddeld met een 7,5 beoordeeld (rapportcijfer). Daarnaast vindt de overgrote meerderheid van alle respondenten het nieuwe Nijmeegseplein een verbetering ten opzichte van de oude situatie (zie figuur 7 op de volgende bladzijde).

**Figuur 7** Vindt u het vernieuwde Nijmeegseplein over het algemeen een verbetering ten opzichte van de situatie daarvoor?



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- **Mening betrokken organisaties en provincie: reconstructie is geslaagd**  
Betrokken organisaties (zoals de Kamer van Koophandel, Connexion, de ANWB, het Wijkplatform en het GelreDome) vinden de aanpassingen aan het Nijmeegseplein een verbetering. Gemiddeld geeft men een rapportcijfer van 7,4 voor het Nijmeegseplein. De provincie Gelderland en de gemeente Arnhem zijn van mening dat de reconstructie geslaagd is en dat het plein nu goed functioneert.

42

Bestemming bereikt

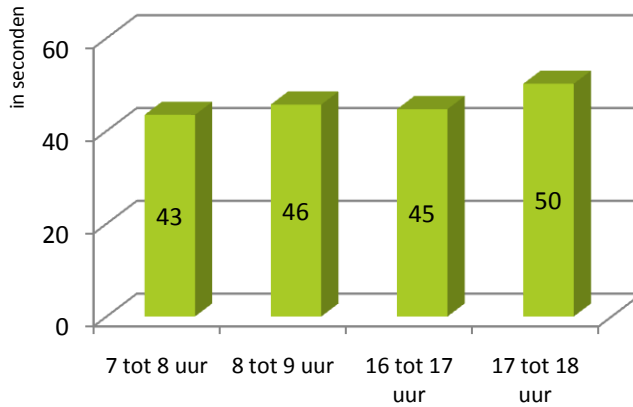
### Verkeersafwikkeling

Een van de doelstellingen van de reconstructie van het Nijmeegseplein is de optimalisatie van de verkeersafwikkeling. De provincie Gelderland beschikt over gegevens die een indicatie geven van de huidige, feitelijke verkeersafwikkeling. Deze gegevens zijn beschikbaar omdat bij de verkeersregelinstallatie data worden bijgehouden en uitgelezen. Wij presenteren een aantal kerngegevens.

- **Wachttijden op Nijmeegseplein zijn kort**  
Een door de provincie Gelderland gehanteerde norm is dat men niet langer dan twee minuten wacht voor een verkeersregelinstallatie (dus voordat men door kan rijden). Deze norm geldt ook in de spits. De grote hoeveelheid data die de provincie bijhoudt over de wachttijden hebben wij geanalyseerd. In de figuur op de volgende pagina is zichtbaar dat men gemiddeld korter dan een minuut wacht op het vernieuwde Nijmeegseplein. Dat is ruim onder de norm. De provincie beschikt niet over data van voor de reconstructie van het Nijmeegseplein. Een exacte vergelijking is dus niet mogelijk. Wel komt uit interviews met de provincie naar voren dat voor de reconstructie vaak vier minuten of langer gewacht moest worden. In 2008 heeft de provincie een simulatie laten uitvoeren van de VRI Nijmeegseplein. Voor de oude en de nieuwe situatie is in deze simulatie een beeld gegeven van onder andere de wachtrijlengte. Hieruit blijkt dat het verkeer

minder lang hoeft te wachten in de nieuwe situatie. Deze gesimuleerde gegevens zijn echter niet vergelijkbaar met de hier gepresenteerde gemeten gegevens.

**Figuur 8** Gemiddelde wachttijden in de spits op het Nijmeegseplein



Toelichting: Gemiddelde van de rijrichtingen op het Nijmeegseplein op zeven verschillende werkdagen in 2010 en 2011  
Bron: data provincie Gelderland (mei 2011)

Er zijn meerdere rijrichtingen op het Nijmeegseplein. Bovenstaande cijfers zijn gemiddelden van deze rijrichtingen. Soms moet men op een bepaalde rijrichting langer twee minuten wachten, blijkt uit de data. Dit komt echter niet vaak (paar keer per dag op een bepaalde rijstrook) voor, ook niet in de spits.

- *Nijmeegseplein is drukker geworden, maar wachttijden zijn kort*  
De lengte van de wachttijden is afhankelijk van hoe druk het op een plein is. Een interessante vraag is dus of de wachttijd op het Nijmeegseplein kort is, omdat er minder verkeer gebruik maakt van het plein. Wij hebben de data over het aantal voertuigen geanalyseerd. Hieruit blijkt dat het drukker is geworden op het Nijmeegseplein (zie kader op de volgende bladzijde). De wachttijden zijn dus ondanks de toenemende drukte kort.

Aantal voertuigen dat van 7.00 uur 's ochtends tot 19.00 uur 's avonds gebruik maakt van het Nijmeegseplein (op een werkdag):

- 2003: 67000
- 2010: 73000
- 2011: 75000

NB: Er zijn geen gegevens beschikbaar voor andere jaren dan weergegeven. De provincie Gelderland houdt namelijk voor andere jaren verkeersintensiteiten bij voor provinciale wegvakken, maar op het Nijmeegseplein is ook sprake van gemeentelijke wegvakken. De data over provinciale wegvakken geven voor het Nijmeegseplein dus geen volledig beeld. De hierboven weergegeven data geven wel een volledig beeld.

Bron: data provincie Gelderland

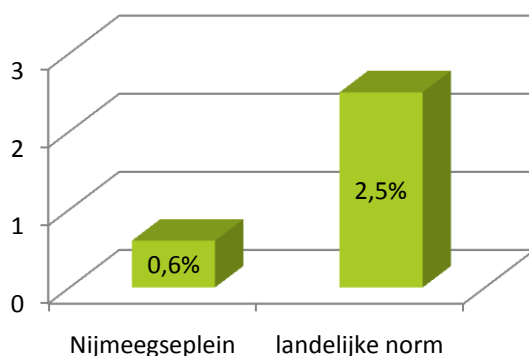
- **Weinig door rood licht gereden**

Een indicatie van het functioneren van een verkeersregelinstantie is het aantal automobilisten dat door rood rijdt. Landelijk is hierbij de norm dat er maximaal 2,5% van de automobilisten door rood rijdt (bron: provincie Gelderland). Ook hiervoor hebben we de data van de provincie geanalyseerd. In onderstaande figuur is zichtbaar dat er op het Nijmeegseplein minder door rood wordt gereden dan de landelijke norm.

44

Bestemming bereikt

**Figuur 9** Percentage automobilisten dat door rood licht rijdt



Toelichting: Door rood betekent: voertuigen die vanaf 1 seconde door rood rijden.  
Gemiddelde van de rijrichtingen op het Nijmeegseplein op 6 verschillende werkdagen in 2010 en 2011

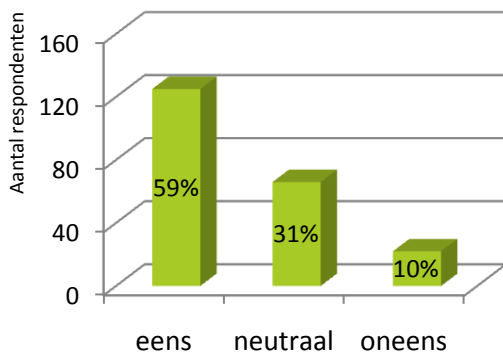
Bron: data provincie Gelderland (mei 2011)

- **Meeste weggebruikers positief over verkeersafwikkeling**

Hierboven zijn objectieve data over de verkeersafwikkeling gepresenteerd. Daarnaast zijn de ervaringen van weggebruikers gepeild in een enquête. De

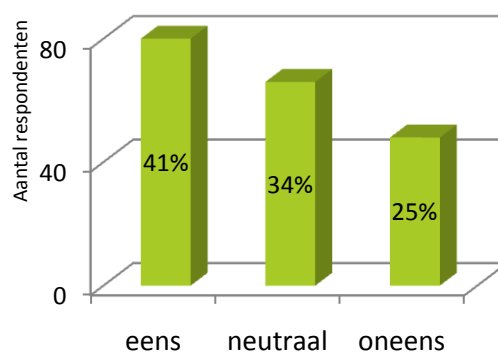
meeste mensen komen sneller op de bestemming dankzij het vernieuwde plein (zie figuur 10 hieronder). Slechts 10% vindt dit niet.

**Figuur 10** Ik kom sneller op mijn bestemming aan dankzij het vernieuwde plein



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 11** In de spits duurt het vaak lang voordat ik het plein over ben vanwege files

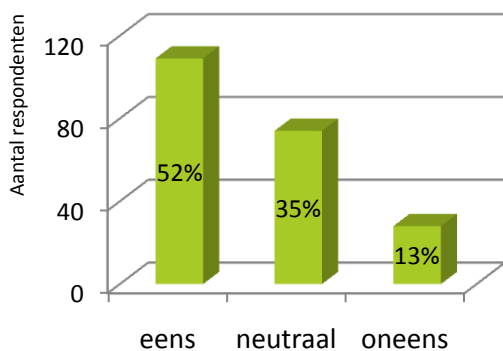


Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

De meningen zijn verdeeld over de vraag of het in de spits vaak lang duurt voordat men het plein over is (zie figuur 11). Een deel vindt dat het lang duurt, een ander deel niet. Mensen die het plein veel gebruiken zijn positiever over hoe snel men het plein over komt dan mensen die het plein weinig gebruiken (31% oneens met de stelling in vergelijking met 11%).

De meeste weggebruikers vinden dat de regio Arnhem-Nijmegen beter bereikbaar is door het vernieuwde plein (zie onderstaande figuur). Mensen die het plein veel gebruiken vinden dit vaker dan mensen die het plein weinig gebruiken (57% in vergelijking met 44%).

**Figuur 12** Ik vind dat de regio Arnhem-Nijmegen beter bereikbaar is door het vernieuwde plein



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

De verkeersstromen bij een evenement in het GelreDome zijn groot. Uit de enquête komt echter geen informatie over hoe verkeersdeelnemers de verkeersstromen bij een evenement ervaren.

Het positieve beeld over de verkeersafwikkeling wordt geïllustreerd door de volgende opmerkingen van weggebruikers:

*“De wachttijden van vroeger zijn voorbij , de doorstroming is prima.”*

*“De doorstroming is sterk verbeterd. Verkeerslichten werken optimaal, vooral omdat is afgeweken van standaard richtlijnen.”*

*“Vooral de drie stroken vanaf Pleyroute richting Elst zijn een uitkomst.”*

Weggebruikers noemen ook verbeterpunten:

*“Er had een fly-over moeten worden gemaakt tussen de Pleyroute en de A325.”*

*“Dit moet geen gelijkvloerse kruising zijn.”*

*“De regio Arnhem-Nijmegen is zeker niet beter bereikbaar door dit plein. Zolang het omringende wegennet niet worden aangepakt (doortrekken A15) verandert er niks.”*

- *Mening betrokken organisaties, provincie en gemeente Arnhem*

Ook aan betrokken organisaties zoals de Kamer van Koophandel, Connexxion, de ANWB, het Wijkplatform en het GelreDome is gevraagd wat men vindt van de verkeersafwikkeling. Bijna iedereen vindt dat de doorstroming is verbeterd en dat omliggende plaatsen beter bereikbaar zijn door het vernieuwde plein. Geïnterviewden van de provincie en van de gemeente Arnhem geven ook aan dat de verkeersafwikkeling is verbeterd. Er is volgens hen nauwelijks sprake van filevorming. Als de reconstructie niet was uitgevoerd was het GelreDome niet meer bereikbaar geweest in grote delen van de tijd en had ook de Pleyroute meer stilgestaan. Hierop aanvullend stelt men dat de capaciteit van het plein fors is uitgebreid doordat fietsers nu ongelijkvloers kruisen (gaan onder het plein door; fietsers en auto's hoeven niet meer op elkaar te wachten). Daarnaast zijn er extra rijstroken aangelegd. Omdat het nieuwe plein kleiner is dan het oude plein, duurt het minder lang om het plein als automobilist over te steken. Meestal zijn volgens de provincie kruispunten het knelpunt in een route, maar in dit geval niet. Het kruispunt zelf is niet meer bepalend. De Pleyroute is bepalend en niet meer het kruispunt. Als er hier iets zou moeten verbeteren, dan is dat op de route zelf en niet op het kruispunt.



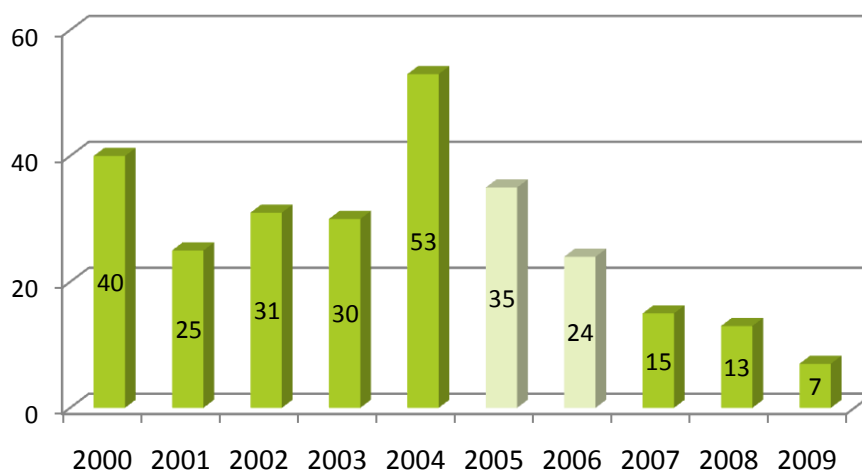
## Verkeersveiligheid

De andere doelstellingen van de reconstructie van het Nijmeegseplein zijn de reductie van het aantal verkeersongevallen en het verbeteren van de oversteekmogelijkheden naar het Gelredome.

- *Het aantal verkeersongevallen is afgenomen*

Na de reconstructie van het Nijmeegseplein is het aantal verkeersongevallen op en rond het Nijmeegseplein afgenomen (zie onderstaande figuur). In de figuur is de reconstructie in lichtgroen weergegeven: de reconstructie heeft plaatsgevonden van maart 2005 tot juni 2006. Voor de reconstructie (2000-2004) vonden er gemiddeld 35 ongevallen per jaar plaats, na de reconstructie (2007-2009) gemiddeld 11. Dit is een sterke afname.

**Figuur 13** Aantal ongevallen per jaar op en rond het Nijmeegseplein



Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

Hierbij dient te worden opgemerkt dat in de cijfers voor heel Gelderland ook sprake is van een afname van het aantal verkeersongevallen (in dezelfde periode als bovenstaande cijfers). Dit wordt (deels) veroorzaakt doordat de registratie van verkeersongevallen is verslechterd (registratie vindt plaats door de politie, conform richtlijnen zoals die landelijk zijn opgesteld). Dit geldt vooral voor de registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade. We kijken daarom ook naar de zwaardere ongevallen. Deze worden beter geregistreerd. Uit de cijfers over het Nijmeegseplein blijkt dat het aantal zwaardere ongevallen ook is afgenomen (zie kader op de volgende bladzijde).

- Voor de reconstructie (2002-2004) zijn er 11 ongevallen geweest met letsel. Na de reconstructie (2007-2009) 6.
- Ongevallen met ziekenhuisopname: voor de reconstructie 5, na de reconstructie 1.
- In 2003 heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden. Daarna niet meer.

Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

In onderstaande kaarten wordt zichtbaar waar de verkeersongevallen hebben plaatsgevonden: in de periode voor de reconstructie (2002-2004) en in de periode na de reconstructie (2007-2009). Op meerdere locaties op het Nijmeegseplein is het aantal ongevallen afgenomen.

**Figuur 14** Geregistreerde ongevallen Nijmeegseplein

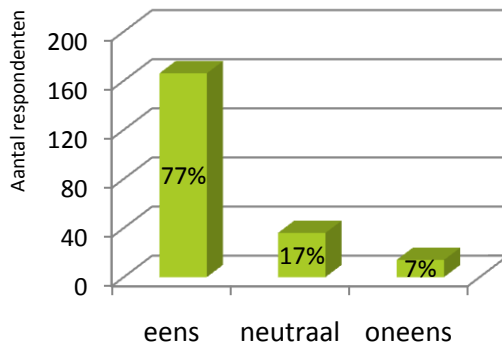


Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

- *Weggebruikers vinden het plein veilig*

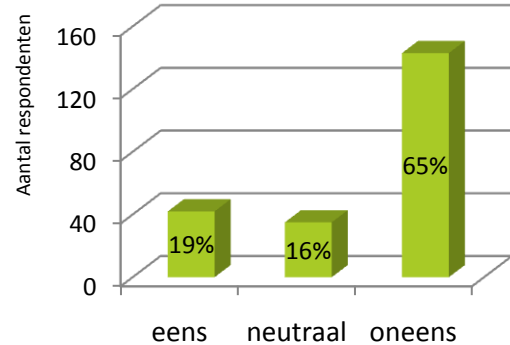
Aan weggebruikers is gevraagd hoe zij de veiligheid ervaren. De meeste weggebruikers vinden het Nijmeegseplein veilig (zie figuur 15 hieronder). Dit geldt voor automobilisten (78% vindt het plein veilig), maar ook voor fietsers (82%).

**Figuur 15** *Ik vind het Nijmeegseplein veilig*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 16** *Ik vind het plein niet overzichtelijk*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Een op de vijf van de weggebruikers vindt het plein niet overzichtelijk (zie figuur 16). Hierbij gaat het om de overzichtelijkheid van de rijstroken:

*“Doordat de rijbanen zijn verschoven naar het midden ziet het er wat onoverzichtelijk uit.”*

*“Als je niet bekend bent is het wel erg onrustig/onwennig.”*

*“Vanaf de Pleyroute richting Nijmegen, is het onduidelijk hoe de drie banen twee worden. Dit geeft vaak gevaarlijke situaties.”*

Mensen die het plein regelmatig gebruiken vinden het plein overzichtelijker dan mensen die dit weinig doen (73% van de veelgebruikers vindt het plein overzichtelijk tegen 51% van de mensen die het plein weinig gebruiken).

- *Fietsers kunnen het plein goed oversteken*

Met de reconstructie van het Nijmeegseplein moesten de oversteekmogelijkheden worden verbeterd. Van de fietsers vindt 70% dat het plein goed overgestoken kan worden (het aantal wandelaars dat mee heeft gewerkt aan de enquête is te klein om hier een uitspraak over te doen). Data van voor de reconstructie zijn niet beschikbaar. Maar omdat fietsers nu onder het plein door kunnen door middel van fietstunnels (in plaats van wachten voor een

verkeersregelininstallatie) mag verwacht worden dat de oversteekmogelijkheden zijn verbeterd.

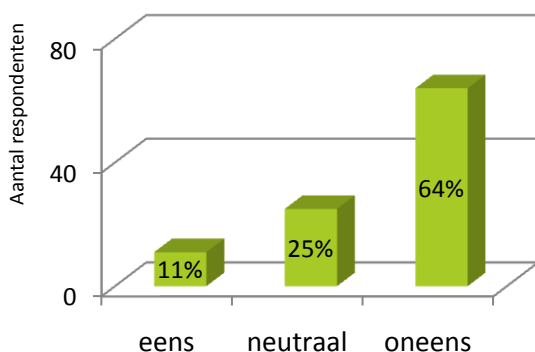
- *Betrokken organisaties, provincie en gemeente Arnhem vinden de verkeersveiligheid verbeterd*

Betrokken organisaties (zoals de Kamer van Koophandel, Connexion, de ANWB, het Wijkplatform en het GelreDome), de provincie en de gemeente Arnhem vinden dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Belangrijke stap vooruit is dat er nu sprake is dat fietsers en auto's elkaar niet meer kruisen (ongelijkvloerse kruising). Als de reconstructie niet was uitgevoerd, was de verkeersveiligheid een probleem. Fietsers en voetgangers zouden dan langer moeten wachten: het risico bestaat dan dat men oversteekt en door rood rijdt/loopt.

### Leefbaarheid

Het verbeteren van de leefbaarheid was geen doel van de reconstructie van het Nijmeegseplein. Omdat leefbaarheid een belangrijk thema is, hebben wij dit aspect opgenomen in de enquête. Er zijn weinig mensen die meer overlast (geluid, vervuiling, lucht) ondervinden na de reconstructie van het Nijmeegseplein (zie onderstaande figuur).

**Figuur 17** *Ik ondervind meer overlast nu het Nijmeegseplein is vernieuwd*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Aan fietsers is gevraagd of men zich veilig voelt in de fietstunnels. Het aantal mensen dat deze vraag heeft ingevuld is te klein om hier een uitspraak over te kunnen doen. Sommige mensen maken zich er wel zorgen over:

*“Ik heb geen probleem met de fietstunnel, maar ik kan mij goed voorstellen dat er mensen zijn die zich er niet veilig voelen.”*

### Verklaringen maatschappelijke effecten en neveneffecten

De belangrijkste verklaring voor de hierboven beschreven maatschappelijke effecten is volgens geïnterviewden van de provincie en de gemeente Arnhem dat het probleem en de oplossing helder waren. De oplossing werd breed gedragen en in de praktijk is zichtbaar dat het werkt. Door het scheiden van verkeersstromen (fietstunnels), het compacter maken van het plein en een goed afgestelde VRI is het plein veilig en stroomt het verkeer door.

De oprit bij Kronenburg (op de Pleyroute) is in het kader van de reconstructie van het Nijmeegseplein afgesloten. Een mogelijk neveneffect is dat meer verkeer door de wijk Malburgen rijdt (om op het Nijmeegseplein te komen moet men door het afsluiten van de oprit omrijden). Het verkeer is iets toegenomen, maar de gemeente ontvangt geen signalen van overlast.

## 2.4 Prestaties in tijd en geld

### *Norm*

- De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.

### *Bevindingen*

De planning om de reconstructie in 2005 af te ronden is niet gerealiseerd. In juni 2006 is de reconstructie opgeleverd. De reconstructie was een half jaar later klaar. De verklaring hiervoor is dat een ontwerpaanpassing nodig was en een vertraging in de uitvoeringsplanning van de aannemer.

### Prestaties in tijd

Door het Rijk werden initiatieven om bereikbaarheidsproblemen buiten de Randstad aan te pakken gesteund met de zogenaamde Dijsselbloemgelden. Hiervoor kwam ook de reconstructie van het Nijmeegseplein in aanmerking, onder de voorwaarde dat het project eind 2005 gerealiseerd zou zijn. In het Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein (2004) wordt dan ook gemeld dat de uitvoering van de reconstructie in 2005 moet zijn afgerond.

Uit tabel 5 op de volgende bladzijde blijkt dat de reconstructie niet in 2005 is afgerond, maar voor het verkrijgen van de Dijsselbloemgelden is uitstel verleend om de subsidie-afrekening te mogen indienen.

**Tabel 5** Prestaties in tijd: wanneer moet de reconstructie gerealiseerd zijn?

Planning	2005
Realisatie	Juni 2006

Bron: Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein (2004) en Voortgangsrapportage (2006)

De vertraging van een half jaar heeft te maken met:

- een ontwerpaanpassing voor de ligging van het tunneltracé op het terrein van het Gelredome, waardoor een aanpassing van de bouwvergunning nodig was;
- een vertraging in de uitvoeringsplanning van de aannemer (Voortgangsrapportage, 2006).

Een aanvullende verklaring heeft te maken met de wijze waarop afspraken zijn gemaakt met andere partijen (interviews). Technisch gezien was het ontwerp complex. Daarbij ging het bijvoorbeeld over de fietstunnels: moeten er ambulances door kunnen? En politie te paard? Hier is discussie over geweest, omdat dit technische en financiële consequenties heeft. In het begin was de provincie vrij veel tijd kwijt aan ambtelijke werkgroepen waarbij niet iedere partij goed aangesloten was. Een voorbeeld hiervan is de politie die verschillend is georganiseerd. Dan was de ene tak van de politie wel vertegenwoordigd, maar andere relevante takken niet. Ook de hulpdiensten waren vrij lastig bereikbaar. Tegenwoordig wordt er een stakeholdersanalyse gemaakt en worden de relevante stakeholders uitgenodigd als gesprekspartners in het project.

Twee punten hebben het proces bevorderd:

- *Duidelijkheid*. Het was al snel duidelijk wat het probleem was en hoe dit kon worden opgelost. De provincie en de gemeente waren het snel eens over het ontwerp. Heldere afspraken met de provincie en overeenstemming over de doelen van de reconstructie hebben hieraan bijdragen volgens de gemeente Arnhem.
- *Voldoende financiële middelen*. Omdat gebruik gemaakt kon worden van de Dijsselbloemgelden, waren er voldoende financiële middelen aanwezig. De Dijsselbloemgelden moesten voor het einde van 2005 aangevraagd worden. Dit heeft het proces versneld.

### **Prestaties in geld**

De provincie heeft een begroting opgesteld voor de reconstructie van het Nijmeegseplein. Uit tabel 6 blijkt dat de reconstructie ruim binnen de begroting is gebleven. De reden hiervoor is dat de aanbesteding zeer voordelig heeft uitgepakt.

**Tabel 6** Prestaties in geld: hoeveel mag de reconstructie kosten?

Planning	€ 13.000.000
Realisatie	€ 8.926.785

Bron: Statenvoorstel Reconstructie Nijmeegseplein (2004) en Projectrealisatie (2010)

In het Statenvoorstel is aangegeven dat de provincie 5,23 miljoen euro bij zou dragen. Daarnaast zouden andere partijen een bijdrage leveren (van in totaal 7,77 miljoen euro): de gemeente Arnhem (3,75 miljoen), het Rijk/Dijsselbloemgelden (3,52 miljoen euro) en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) (0,5 miljoen euro). De aanvraag en afrekening van de Dijsselbloemgelden liep overigens via het KAN.

De uitgaven van de provincie en de gemeente zijn door de lagere aanbesteding ook lager geworden dan begroot: 3,3 miljoen door de provincie en 2,0 miljoen door de gemeente. De bijdrage van het Rijk/Dijsselbloemgelden was 3,52 miljoen (zoals begroot). De bijdrage van 0,5 miljoen euro door het KAN is niet doorgegaan.

### Samenwerking tussen provincie en andere partijen

- *Samenwerking provincie en gemeente Arnhem*

Volgens de gemeente Arnhem is de samenwerking met de provincie goed verlopen. Er is samengewerkt in een projectgroep. De provincie en de gemeente hebben in een overeenkomst afspraken gemaakt over de financiering, aanleg, eigendom, beheer en onderhoud van de reconstructie van het Nijmeegseplein.

- *Samenwerking provincie en andere betrokken organisaties*

In het kader van de reconstructie van het Nijmeegseplein had de provincie contact met betrokken organisaties zoals de Kamer van Koophandel, Connexion, de ANWB, het Wijkplatform en het GelreDome. Met deze organisaties is afstemming geweest over het ontwerp van het nieuwe Nijmeegseplein. Deze organisaties hebben de samenwerking met de provincie als positief ervaren (enquête onder betrokken organisaties). In het kader op de volgende bladzijde staan de belangrijkste punten.

**Samenwerking:**

- De meerderheid vindt de taak van de provincie duidelijk.
- De meerderheid is neutraal of positief over samenwerking met de provincie en het handelen van de provincie.

**Inbreng:**

- De meeste organisaties vinden dat ze voldoende inbreng hadden.
- Een meerderheid vindt het helder wat de provincie met hun inbreng heeft gedaan en vindt dat hun inbreng heeft geleid tot aanpassingen.

Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (maart 2011)

## 2.5 Rol van Provinciale Staten

**Norm**

- PS worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties.

**Bevindingen**

PS hebben een besluit genomen over de reconstructie van het Nijmeegseplein. PS zijn tijdens de uitvoering geïnformeerd over het Nijmeegseplein in Voortgangsrapportages. Daarin is informatie opgenomen over de prestaties in tijd en geld.

**Besluitvorming en informatievoorziening**

PS zijn op verschillende wijzen betrokken bij de reconstructie van het Nijmeegseplein:

- PS hebben een besluit genomen over de reconstructie van het Nijmeegseplein (PS2002-22). Daarmee nemen ze ook een besluit over het budget. Tijdens de PS (commissie)vergaderingen zijn vragen gesteld over de sociale veiligheid en de planning in relatie tot de Dijsselbloemgelden.
- PS zijn tijdens de uitvoering geïnformeerd over het Nijmeegseplein in Voortgangsrapportages "Grote Infrastructurele werken". Hierin werd in ieder geval een keer per jaar de voortgang van het project in beeld gebracht. Het gaat dan om zaken als een omschrijving van het project, de planning, het budget en de stand van zaken. In de voortgangsrapportage van oktober 2005 is bijvoorbeeld aangegeven dat er uitstel is verkregen voor het aanvragen van



de Dijsselbloemsubsidie en in de voortgangsrapportage 2006 is aangegeven waarom het project is vertraagd. Het betreft dus informatie over de prestaties in tijd en geld. PS hebben geen informatie ontvangen over de maatschappelijke effecten van de reconstructie van het Nijmeegseplein.

## 3 Bevindingen N837 Arnhem-Heteren

*In dit hoofdstuk presenteren wij de bevindingen voor de provinciale weg N837 Arnhem-Heteren. De provincie Gelderland heeft deze weg in het voorjaar van 2010 aangelegd. De provincie heeft hierbij samengewerkt met Rijkswaterstaat en de gemeenten Arnhem en Overbetuwe.*

### 3.1 Probleemanalyse en afwegingen

56

Bestemming bereikt

#### *Normen*

- De verkeerssituatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht.
- De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt.
- De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming van een groot wegenproject.

#### *Bevindingen*

- Knelpunt is de verkeerssituatie in en rondom de wijk Schuytgraaf: deze werd onvoldoende ontsloten. De verkeersdruk in de regio zal toenemen door de nieuwe wijken in Elst, Driel en Arnhem-Zuid. Ook het onderliggende wegennet in de regio vormde een knelpunt vanwege de drukte en sluisverkeer richting de A50. In de MER wordt ingegaan op deze knelpunten. Ook in de notitie van de provincie uit 1987 worden de knelpunten aangegeven.

- Door middel van de milieu effect rapportage (MER) in 2005 zijn de verkeers- en milieueffecten van de nieuwe weg in kaart gebracht. Hierin zijn 3 varianten onderzocht: nulalternatief, nulplusalternatief en het tracéalternatief. Het tracéalternatief (nieuw tracé) tussen de woonwijk Schuytgraaf en A50 kwam als beste oplossing naar voren. Er is besloten om deze variant uit te voeren.
- In 2008 heeft de provincie Gelderland aanpassingen in het ontwerp van de N837 aangebracht en het ontwerp van de weg geactualiseerd. De afweging van de provincie hierbij was dat de provincie een toename van de verkeersintensiteit verwachtte en het oude ontwerp hieraan niet voldeed.

### Aanleiding in vogelvlucht

- Veertig jaar geleden was er al sprake van het aanleggen van een weg tussen Arnhem-Zuid en Heteren. Voordat deze weg de N837 werd genoemd, heette deze weg de S101. In een brief van GS Gelderland van 20 januari 1988 staat vermeld dat PS op 9 december 1987 ingestemd hebben met de aanleg van de S101 tussen Heteren (rijksweg A50) en Arnhem-Zuid. De provincie droeg in de brief een aantal redenen aan waarom de S101 alsnog diende te worden aangelegd:
  - ten eerste paste de S101 in het beleidsvoornemen om de verkeersveiligheid te verbeteren, de economische ontwikkeling te stimuleren en de gewenste ruimtelijk structuur te realiseren.
  - ten tweede wordt de S101 genoemd in verschillende plannen als het Streekplan Midden-Gelderland en het plan ‘Buitengebied Heteren’.
  - ten derde waren de gronden aan de provincie toegewezen met de bestemming “aanleg verkeersweg” (tracé S101) (Provincie Gelderland, brief Aanleg weg S101 d.d. 20 januari 1988).
- De reden waarom de N837 niet eerder is aangelegd is dat nut en noodzaak toen niet voldoende helder waren. In een notitie van de provincie Gelderland uit september 1987 blijkt bovendien dat vanwege beperkte financiële middelen werd verwacht dat de S101 niet op korte termijn gerealiseerd zou worden (interne notitie provincie Gelderland, september 1987).

*“Al in de jaren zestig stond de route ingetekend op kaarten van de provincie Gelderland. Het plan verdween in de jaren zeventig in de la, om daar in de jaren tachtig te worden uitgehaald. Tot woede van bewoners van Elderveld en De Laar [woonwijken in Arnhem], die onder meer vreesden voor verkeersoverlast. Hun protest reikte tot aan de Raad van State.”*

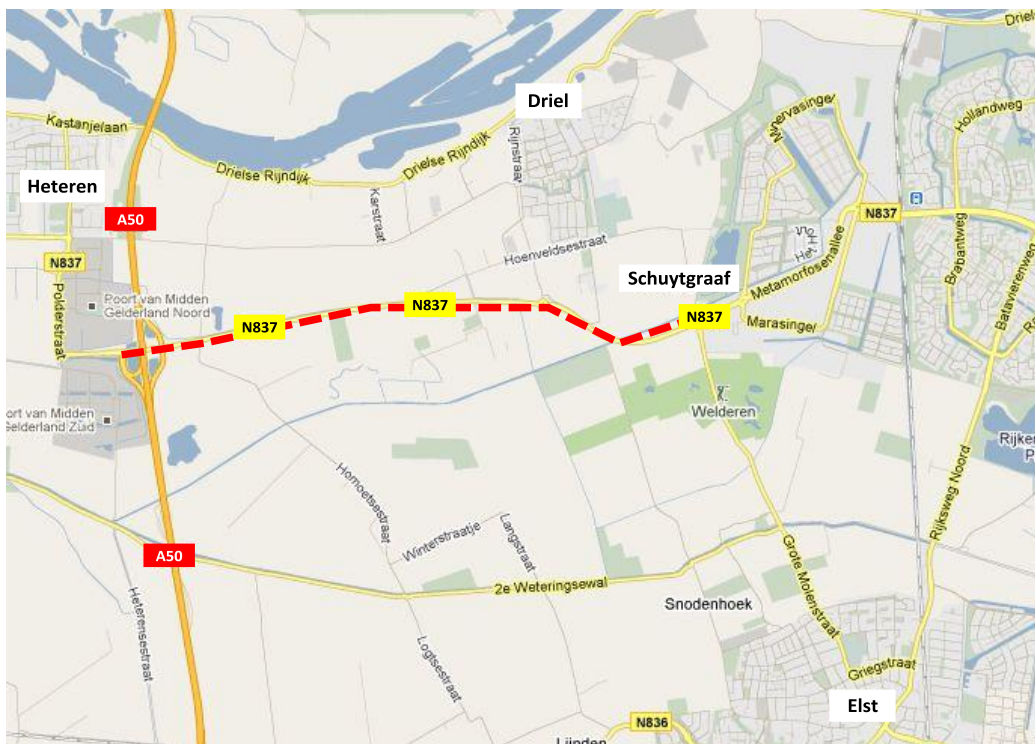
*Bron: De Gelderlander 11 augustus 2006, ‘Achtergrond Schuytgraaf. Gesteggel over aanleggen S101/N837 duurt al tientallen jaren en gaat nog wel even door’.*

- Vervolgens vergaten deze bewoners, verenigd in 'Vereniging Geen S101', om in 2003 griffierechten van een bezwaar bij de Raad van State te betalen, waardoor er verder gewerkt kon worden aan een nieuwe weg. Volgens De Gelderlander liepen hierna de meningen uiteen over de wijze waarop de nieuwe wijk Schuytgraaf het beste ontsloten kon worden. Varianten waren via de bestaande Matsersingel, via een vierde Rijnbrug bij Arnhem en via een weg aan de zuidkant van Schuytgraaf. Uiteindelijk bleef de N837 als optie over (De Gelderlander).
- Het idee om een weg aan te leggen bestond al voordat de wijk de Schuytgraaf ontwikkeld werd. De N837 werd actueel door de ontwikkeling van de wijk Schuytgraaf. Zo is voor de gemeente Arnhem de wijk Schuytgraaf de aanleiding geweest om het project N837 weer op de agenda te zetten. Ook zonder de nieuwe wijk zou de nieuwe weg noodzakelijk zijn voor een goede ontsluiting van Arnhem-Zuid, maar Schuytgraaf maakte de aanleg van de N837 nog noodzakelijker.

#### Problemanalyse

- Eén van de problemen voordat de N837 er lag, was dat automobilisten via verschillende routes de A50 opzochten. Dit leidde tot veel overlast van sluipverkeer, bijvoorbeeld op de Drielse Rijndijk tussen Arnhem en Heteren (bron: interviews en MER-studie). Het onderliggende wegennet in de regio was te druk. Deze lokale wegen zijn niet berekend op al het verkeer. De verkeersdruk zal nog verder toenemen doordat bewoners van de nieuwe wijken Breekenhof in Driel, Schuytgraaf in Arnhem en Westeraam in Elst ook gebruik maken van de lokale wegen (nieuwsbrief provincie Gelderland juni 2005 en MER-studie). Deze wijken zouden niet direct verbonden zijn met de A50. Bewoners uit de omringende dorpen gaven aan behoefte te hebben aan een aansluiting op de A50.
- Een ander probleem was dat de wijk Schuytgraaf moeilijk te bereiken was, met name voor hulpverlenende instanties. Zo was Schuytgraaf al twee keer voor korte tijd onbereikbaar geweest door een concert in het Gelredome en een brandende auto (bron: De Gelderlander, 11 augustus 2006, 'Uitstellen N837 is voor bewoners onacceptabel').
- De provincie Gelderland wilde met de aanleg van de N837 deze knelpunten oplossen. De weg N837 werd gezien als een ontbrekende schakel in het netwerk (bron: interviews). De N837 is een nieuwe weg die Schuytgraaf met de A50 verbindt. De N837 kent een gemeentelijk deel (Arnhem) en een provinciaal deel. De provinciale weg N837 begint bij de gemeentegrens met Arnhem en is gelegen in de gemeente Overbetuwe. In onderstaande figuur is deze verbinding te zien.

**Figuur 18** Provinciaal tracé van de N837 Arnhem-Heteren



Bron: Provincie Gelderland, Voortgangsrapportage maart 2009

### Varianten uit de MER-studie

Eind 2005 heeft de werkgroep MER het volgende oordeel gegeven over de milieueffecten van de nieuwe weg N837:

*“...dat in het MER inclusief de aanvulling hierop alle essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te kunnen geven.”*

Bron: Provinciale weg N837 Arnhem-Heteren. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, 21 december 2005

In de voorbereiding op dit advies is onderzoek verricht naar de milieueffecten van de N837. Hierin zijn de wegvarianten voor de N837 onderzocht en de effecten hiervan op het verkeer en landschap. In de MER zijn drie alternatieven onderzocht.

Dit zijn het nulalternatief, nulplusalternatief en tracéalternatief. Het nulalternatief geeft aan welke problemen er optreden wanneer de situatie zou blijven zoals die is. Deze variant is geen oplossing, maar dient ter vergelijking voor de andere twee varianten. Bij het nulplusalternatief is gekeken of de verkeersproblemen opgelost kunnen worden door bestaande wegen aan te

passen. Uit de MER-studie is voortgekomen dat dit geen oplossing biedt voor de problematiek. De huidige lokale wegen (Drielse Rijndijk, Boltweg, 2<sup>e</sup> Weteringsewal) zijn namelijk niet te herstructureren tot een provinciale weg. Bij het tracéalternatief is onderzocht of een geheel nieuwe weg de verkeersproblemen oplost. Dit is een nieuw tracé tussen Schuytgraaf en de A50. Het resultaat van de MER-studie is dat het tracéalternatief de verkeersproblematiek zal oplossen. Daarom hebben de provincie en de gemeente Overbetuwe voor dit alternatief gekozen (nieuwsbrief provincie Gelderland juni 2005). Uit het bovenstaande blijkt dat de afwegingen gemaakt zijn aan de hand van inhoudelijke argumenten (zoals verkeerskundige argumenten). De provincie heeft niet aangegeven welke verschillen in kosten er bestaan tussen de verschillende varianten.

In het kader van de MER-procedure is het wettelijk verplicht om een evaluatieonderzoek van de N837 uit te voeren na de aanleg van de weg. Hierin staan de werkelijke (milieu)effecten centraal van het gekozen en gerealiseerde alternatief dat is aangelegd (MER-studie). Dit evaluatieonderzoek is nog niet uitgevoerd door de provincie Gelderland.

Wat betreft het weggedeelte N837 dat behoort tot de gemeente Arnhem zijn er ook meerdere varianten afgewogen. Dit gedeelte is geen onderdeel geweest van de MER studie. De varianten zijn ten tijde van de procedure van de Vereniging Geen S101 bij de Raad van State door de gemeente Arnhem op papier gezet. Uiteindelijk is besloten om de weg te beperken tot één route (en niet zowel boven als onderlangs) door Arnhem-Zuid (bron: interview gemeente Arnhem).

#### **Aanpassingen aan het project N837**

In 2008 hebben Provinciale Staten besloten om het ontwerp van de N837 op een aantal aspecten te wijzigen. De provincie Gelderland verwachtte echter een forse toename van de verkeersintensiteit op de N837. In 2015 zouden er op een werkdag 20.000 motorvoertuigen gebruik maken van de weg. Dit leidde tot de volgende aanpassingen (Provincie Gelderland, PS 2008-330, Aanpassing uitvoeringskrediet N837 Arnhem-Heteren pp.2-3):

- Een VRI (verkeersregelinstantie) Grote Molenstraat- Metamorfoseallee met extra opstelstroken. Dit is in plaats van een enkelstrooksrotonde.
- Een VRI (verkeersregelinstantie) bij de aansluiting van de N837 op de A50 met extra opstelstroken N837 en de daarop aansluitende op- en afritten.
- Aanpassing van het viaduct voor de Uilenburgsestraat.
- Aanleg verbindingsweg tussen de Verlengde Rijnstraat en Langstraat om het landbouwverkeer goed af te kunnen wikkelen.
- Actualisatie van het ontwerp van de Grote Molenstraat door de gemeente Overbetuwe en de Metamorfoseallee van de gemeente Arnhem.

Deze aanpassingen leidden ook tot een actualisatie van de provinciale bijdrage.

De meerkosten zijn in totaal € 2.430.000.

Tevens zijn Provinciale Staten op de hoogte gebracht van de risico's die voorafgaand aan de uitvoering van het project aanwezig waren. Risico's van het project N837 waren de beroepszaken die bij de Raad van State liepen, opgraving van een archeologische nederzetting en de draagkracht van de ondergrond waarop de weg is gebouwd. Voor deze risico's hebben PS in totaal € 1.950.000 gereserveerd. Verder diende er € 2.320.000 te worden gereserveerd vanwege extra voorbereidingskosten, een bijdrage aan de aansluitende wegen (Grote Molenstraat en Metamorfosenallee) en de inflatie & bouwrente. In totaal is € 6,7 miljoen meer gereserveerd en hebben PS deze aanpassing van het uitvoeringskrediet goedgekeurd (Provincie Gelderland, PS 2008-330, Aanpassing uitvoeringskrediet N837 Arnhem-Heteren pp. 4-5).

Oorspronkelijk was het idee om de N837 door middel van een rotonde op de A50 aan te sluiten. Vanwege de hogere prioriteit van de rijksweg A50 boven de provinciale weg N837 (qua doorstroming) had Rijkswaterstaat de voorkeur voor het installeren van een verkeersregelinstallatie (VRI) en een toeritdoseringsinstallatie (TDI). Prioritering houdt in dit geval in dat de doorstroming van de A50 boven de N837 gaat. De Dorpsraad Heteren had de voorkeur voor een rotonde. Volgens Rijkswaterstaat: *“De rotonde zou geen goede oplossing geweest zijn, omdat je hiermee het verkeer niet kan reguleren. Dit is alleen effectief bij een bepaalde hoeveelheid verkeer”* (interviews). Uit de prognose die voor de N837 is opgesteld, bleek dat in 2020 20.000 voertuigen worden verwacht (bron: interviews en Statenvoorstel PS Gelderland 2008). Met deze verkeersintensiteit zou de doorstroming van de N837 en A50 niet te reguleren zijn als het 'oude' ontwerp van rotondes was uitgevoerd.

61

Bestemming bereikt



Kruising met de A50 bij Heteren



Nabij de wijk Schuytgraaf in Arnhem

*Afbeeldingen van het viaduct over de A50 bij Heteren en een deel van de N837 Arnhem-Heteren, bron: Google streetview (2011)*



## 3.2 Beleidsdoelen

### *Norm*

- De beoogde maatschappelijke effecten zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd.

### *Bevindingen*

In de Voortgangsrapportages 2008, 2009 en 2010 staan de doelen voor het project N837 Arnhem-Heteren omschreven. Ook in de interviews met de provincie Gelderland, de gemeenten Arnhem en Overbetuwe en Rijkswaterstaat komen dezelfde doelstellingen terug.

Er zijn meerdere doelstellingen geformuleerd die de provincie wil bereiken met de N837. Deze doelstellingen verwoorden de maatschappelijke effecten die de provincie beoogt te bereiken. De doelen zijn:

- de nieuwe weg verbetert de bereikbaarheid;
- de nieuwe weg voorkomt sluijverkeer op de Drielse Rijndijk, de Boltweg (Driel) en in de kernen Driel en Heteren;
- de weg is van belang voor de ontsluiting van de nieuwbouw in Driel en de wijk Schuytgraaf in Arnhem; en
- met de ontsluiting van de Schuytgraaf door de N837 wordt ook beoogd dat de wijk beter bereikbaar is in verband met calamiteiten.

De doelen zijn kwalitatief en niet kwantitatief geformuleerd.

### **Doelen van de N837**

In de Voortgangsrapportage Grote Werken 2008 van de provincie Gelderland worden de volgende doelen genoemd waarvoor de N837 aangelegd is:

- De nieuwe weg verbetert de bereikbaarheid.
- De nieuwe weg voorkomt sluijverkeer op de Drielse Rijndijk, de Boltweg (Driel) en in de kernen Driel en Heteren.
- De weg is van belang voor de ontsluiting van de nieuwbouw in Driel en de wijk Schuytgraaf in Arnhem.

Met de ontsluiting van de Schuytgraaf door de N837 wordt ook beoogd dat door de wijk beter bereikbaar is in verband met calamiteiten.

Ook in interviews met de provincie en partners worden deze doelen aangegeven. De doelen zijn kwalitatief en niet kwantitatief geformuleerd.



### 3.3 Maatschappelijke effecten

#### Norm

- Uit de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde doelen zijn gehaald.

#### Bevindingen

Uit het inzicht in de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde doelen zijn gehaald. Door de aanleg van de N837 is gezorgd voor een ontsluiting van de wijk Schuytgraaf in Arnhem-Zuid en de dorpen Driel en Elst. Tevens is gezorgd voor een betere bereikbaarheid in de regio en minder sluipverkeer. De N837 zit nog niet aan de verwachte verkeersintensiteiten van 20.000 motorvoertuigen per dag.

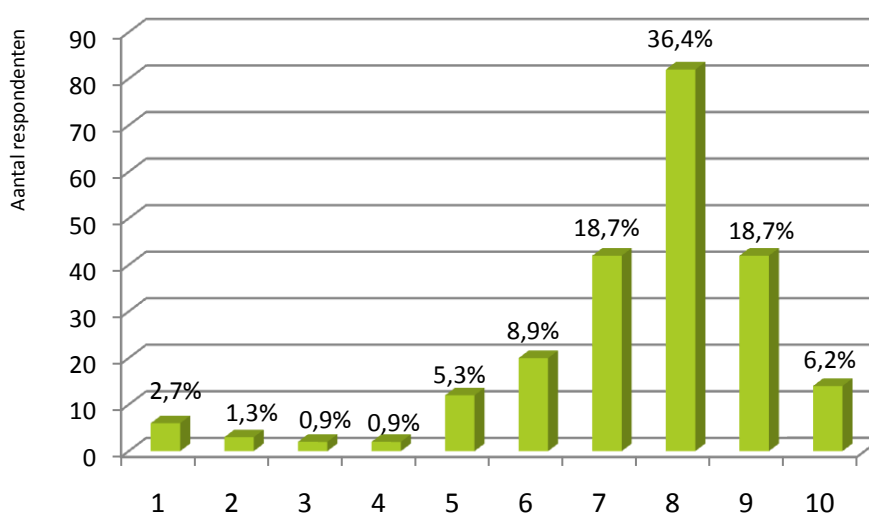
#### Algemeen oordeel

Aan weggebruikers, betrokken ondernemers en organisaties, partners en de provincie is gevraagd naar een algemeen oordeel over de N837 Arnhem-Heteren. Hieruit komt een positief beeld naar voren.

- *Mening van weggebruikers*

De weggebruikers die de enquête van de Rekenkamer Oost-Nederland hebben ingevuld, hebben de N837 in het algemeen met een goed rapportcijfer beoordeeld (zie figuur hieronder). Gemiddeld beoordelen zij de weg met een 7,4.

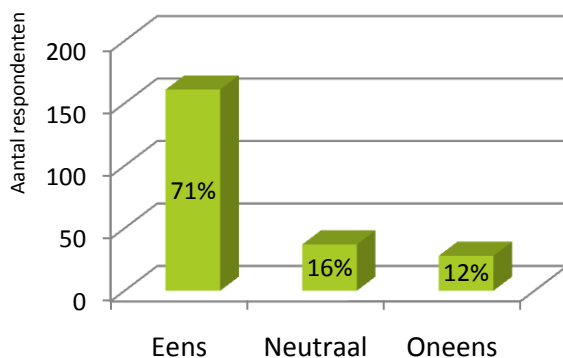
**Figuur 19** Hoe tevreden bent u in het algemeen over deze nieuwe weg? (rapportcijfer)



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

71% van de weggebruikers is tevreden over de weg N837. Slechts 12% is niet tevreden over de weg N837 (zie stelling hieronder).

**Figuur 20** *Ik ben tevreden over de N837 Arnhem-Heteren*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Uit de toelichting die weggebruikers bij deze algemene stellingen hebben gegeven komen zowel positieve als minder positieve signalen naar voren. Hieronder zijn drie verschillende toelichtingen weergegeven.

64

Bestemming bereikt

*“De straat waar ik woon is een stuk rustiger geworden! Veel minder sluipverkeer van de A50 afslag Heteren naar Arnhem via de Achterstraat, Driel, Drielsedijk.”*

*“Hoewel de nieuwe weg perfect is, volgen richting Kronenburg (Arnhem) zeer veel stoplichten, zodat oude weg over de dijk nog steeds een bruikbaar alternatief is.”*

*“Het probleem is nu nog de files die 's morgens ontstaan richting Heteren en het opduwen als je 80 km rijdt.”*

- *Mening van provincie Gelderland en partners*

De provincie Gelderland heeft aangegeven dat de doelen van het project N837 zijn gehaald. De Schuytgraaf is ontsloten en verbonden met de A50, het onderliggende wegennet is ontlast en er zijn meer opties bij calamiteiten. Dit is volgens de provincie zowel kwalitatief als kwantitatief vast te stellen (interviews). De effecten van de N837 hangen echter wel samen met de aansluiting op de A50. Dit houdt in dat de verkeersdruk op de A50 de doorstroming op de N837 (van Arnhem-Zuid richting de A50) beïnvloedt.

Rijkswaterstaat constateert na de opening van de N837 het volgende: *“Op het moment dat de weg N837 geopend werd, zag je aan de hand van cijfers wel dat*

*er een verplaatsing van verkeer was naar de N837. Alleen de dijk bij Driel bleef nog wel druk. Dit heeft er ook mee te maken dat nog niet iedereen gelijk op de hoogte is van de nieuwe weg. Het heeft even tijd nodig voor weggebruikers om deze weg ook te vinden en te gebruiken” (interviews).*

Volgens de gemeente Arnhem wordt de nieuwe weg nu nog niet optimaal benut. Het huidige gebruik van de weg komt niet overeen met de prognoses van de verkeersintensiteit van de N837. Redenen hiervoor zijn volgens de gemeente Arnhem:

- De toeritdosering op de A50.
- De Schuytgraaf is nog niet volgebouwd.

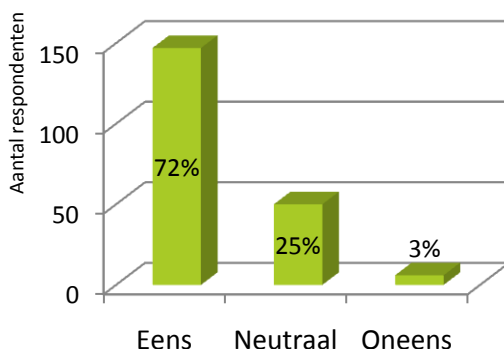
De gemeente Overbetuwe merkt op dat er minder sluipverkeer dan voorheen is in de gemeente Overbetuwe: *“Dan gaat het om sluipverkeer tussen Heteren en Driel, het middengebied van Overbetuwe (bij Homoet bijvoorbeeld), maar ook bij Renkum en Oosterbeek. Met het middengebied wordt het gebied tussen alle kernen van Overbetuwe bedoeld. De gemeente heeft ook lokale wegen afgesloten en landbouwsluizen geplaatst. Partijen als dorpsraden, wijkraden, agrariërs en LTO zijn hierbij betrokken geweest. Aanwonenden van lokale wegen waren het sluipverkeer beu. Lokale wegen zijn in een verkeersluwe zone veranderd waar men beter kan wonen en recreëren” (interviews).* Ook merkt de gemeente op dat de kernen in de regio op macroniveau beter bereikbaar zijn geworden. Op micro niveau is de leefbaarheid verbeterd volgens de gemeente Overbetuwe (interviews).

### **Bereikbaarheid**

- *Mening van weggebruikers*

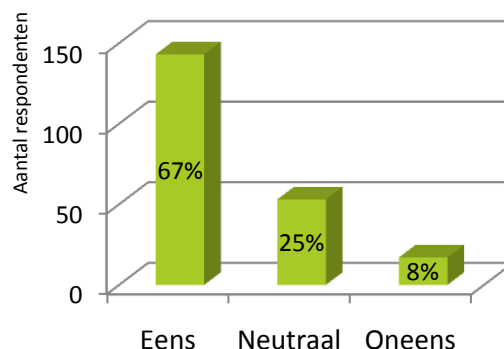
Een van de doelstellingen van de N837 was het ontsluiten van de wijk Schuytgraaf. Uit de enquête (figuur 21 op de volgende pagina) blijkt de meerderheid van de weggebruikers de wijk Schuytgraaf voldoende bereikbaar te vinden met de nieuwe weg. Ook als gevraagd wordt naar de bereikbaarheid van de gehele regio Arnhem-Nijmegen (figuur 22) vindt de meerderheid (67%) de bereikbaarheid verbeterd. Slechts een paar procent is het met beide stellingen oneens.

**Figuur 21** Ik vind dat de wijk Schuytgraaf voldoende bereikbaar is met de nieuwe weg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 22** Ik vind dat de regio Arnhem-Nijmegen beter bereikbaar is door de nieuwe weg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

### Weggenet rondom de N837

- *Onderliggende wegennet*

Het onderliggende wegennet wordt ook ontlast door de N837. *“Het was de bedoeling dat het verkeer over de N837 zou gaan, in plaats van over het onderliggend wegennet. Dat is gebeurd in de praktijk. Daar is slechts een simpel rekensommetje voor nodig: elke auto die over de N837 rijdt, zou anders over het onderliggend wegennet zijn gereden”* (interviews).

- *Verkeersdrukke (provincie Gelderland)*

De provincie Gelderland meet de verkeersintensiteit van provinciale wegen in de gehele provincie. In de regio rondom de N837 en op de N837 zelf heeft de provincie meetpunten. In onderstaande tabel zijn de meetpunten weergegeven die de verkeersintensiteit in de regio aangeven. Deze meetpunten liggen in de gemeente Arnhem (ten oosten van de N837), Renkum (ten noorden van de N837) of in de gemeente Overbetuwe (direct bij de N837). De N837 is in april 2010 opgeleverd. De gegevens in de tabel geven de verkeersintensiteit van januari 2010 en december 2010 aan op een gemiddelde werkdag van die maand. Vervolgens is aangegeven met hoeveel en welk percentage de verkeersintensiteit is gedaald of gestegen bij dat meetpunt in 2010 na de aanleg van de N837.

Uit tabel 7 op de volgende bladzijde blijkt dat er minder verkeer rijdt op het onderliggend wegennet na het aanleggen van de N837. De verkeersintensiteit op de Drielse Rijndijk is tussen januari en december 2010 met ruim 40% gedaald. Op de 2<sup>e</sup> Weteringsewal is de verkeersintensiteit met 70% gedaald. Beide wegen liggen in de gemeente Overbetuwe. Het enige gemeten punt in de omgeving waar de verkeersintensiteit is toegenomen is de weg N837 zelf. Dit is namelijk:

‘Op-/afrit A50 Oost - Grote Molenweg’. Dit is het kruispunt met verkeerslichten van de N837 met de Grote Molenstraat van Elst.

**Tabel 7** Aantal motorvoertuigen N837 en omgeving 2010

Meetpunt	Plaats	Januari 2010	December 2010	Vershil	Vershil in %
Aamsestraat - Matsersingel	Arnhem	69870	62780	-7090	-10,1%
Matsersingel – Huissensestraat	Arnhem	68120	62030	-6090	-8,9%
Weg Achter Het Bos - N785 Schelmseweg	Arnhem	21460	19930	-1530	-7,1%
Arnhem - Ir. Molsweg	Arnhem	70170	64750	-5420	-7,7%
Ir. Molsweg – Westervoortsedijk	Arnhem	70070	64310	5760	-8,2%
Hollandseweg/Mospad – Renkum	Renkum	8550	6460	-2090	-24,4%
Wolfheze - N224 Amsterdamseweg	Renkum	5470	4880	-590	-10,7%
Op/Afrit A50 West - N782 Kievitsdel	Renkum	12560	11050	-1510	-12,0%
N837 Nijburgsestraat- Heldringstraat	Overbetuwe	5150	4930	-220	-4,2%
Op-/afrit A50 Oost - Grote Molenweg N837	Overbetuwe	7700*	8760	1060	13,6%
Rijksweg Noord	Overbetuwe	9320*	8320	-1000	-10,7%
2e Weteringswal	Overbetuwe	2790*	830	-1960	-70,3%
Drielse Rijndijk	Overbetuwe	5090*	2980	-2110	-41,5%

\* Andere peildata: 7700 (mei 2010), 9320 (april 2010), 2790 (april 2010) en 5090 (april 2010)

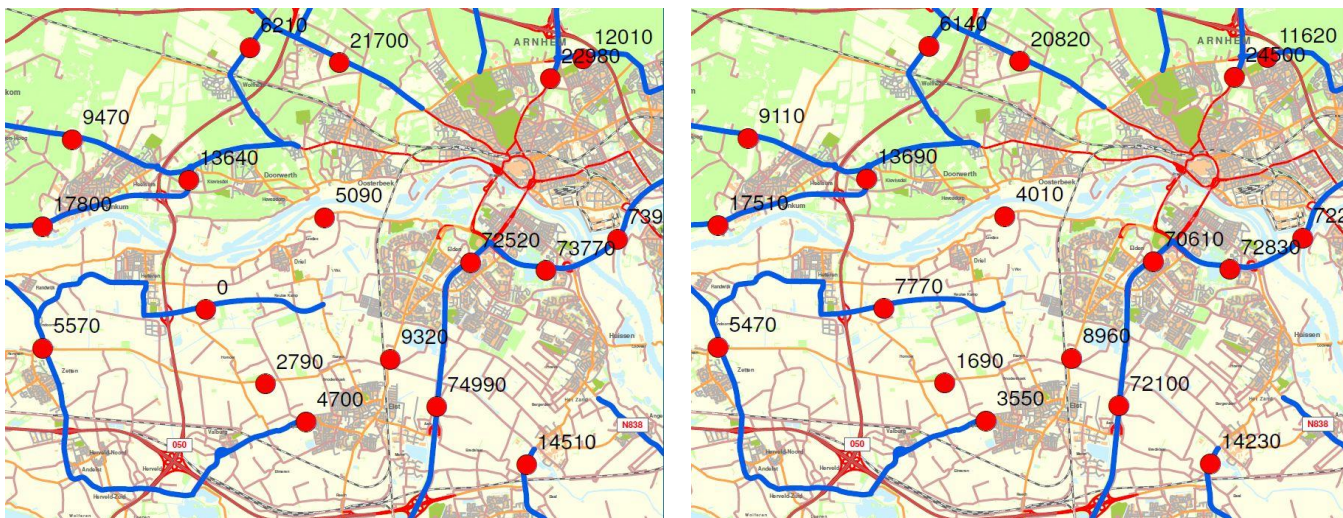
Bron: Provincie Gelderland via [www.geldersverkeer.nl](http://www.geldersverkeer.nl)

67

Bestemming bereikt

In figuur 23 op de volgende bladzijde zijn de meetpunten van de provincie Gelderland in een kaart weergegeven. De linkerkaart laat de verkeersintensiteit in de omgeving van de N837 van maart 2010 zien. Dit is de maand voor de realisatie van de N837. De rechterkaart laat de verkeersintensiteit van mei 2010 zien, dus na de realisatie van de N837. De daling van het verkeer is het sterkst op de Drielse Rijndijk en de 2<sup>e</sup> Weteringswal in de gemeente Overbetuwe in 2010.

**Figuur 23** Verkeersintensiteiten omgeving N837 en omgeving maart 2010 (links) en mei 2010 (rechts)



Bron: Provincie Gelderland

### Doorstroming van de N837

Hierboven bleek dat de N837 Arnhem-Heteren de bereikbaarheid verbetert. Daarop aanvullend is de doorstroming van belang. Doorstroming is de mate waarin je als weggebruiker vlot gebruik kan maken van een weg. De doorstroming van de N837 is sterk afhankelijk van de doorstroming op de A50. Hierover zijn veel reacties binnengekomen via de enquête. Tot eind april 2011 is Rijkswaterstaat bezig geweest met de verbreding van de A50. In die periode werd het verkeer naast de VRI ook geregeld door middel van een toeritdoseringsinstallatie (TDI) richting het noorden van de A50. Het verkeer op de A50 kreeg voorrang. De enquête heeft in de periode maart-april 2011 plaatsgevonden, waardoor het knelpunt (filevorming op de N837) door de werkzaamheden op de A50 nog volledig zichtbaar is in de resultaten. Volgens de provincie zijn er na de afgeronde werkzaamheden geen wachtrijen meer op de N837.

Aangezien de data uit de verkeersregelinstantie bij de aansluiting van de N837 op de A50 niet uitgelezen kunnen worden, moeten we voor het beschrijven van de doorstroming volstaan met het subjectieve oordeel van alle mensen die hun mening gegeven hebben over de verkeersafwikkeling. Dit zijn weggebruikers, partners en de provincie.

- *Mening van weggebruikers*

Een groot deel van de weggebruikers geeft in de enquête aan te moeten wachten op de N837 om de A50 op te kunnen rijden (ten tijde van het invullen van de enquête). Een aantal typerende reacties is op de volgende bladzijde weergegeven.



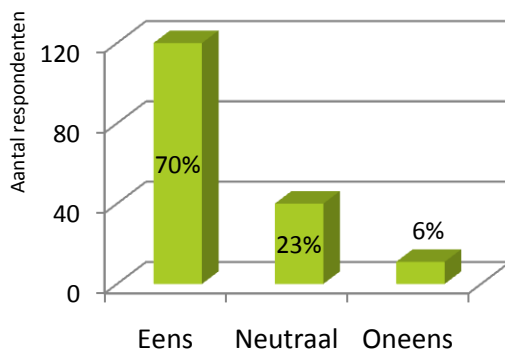
*“Door de werkzaamheden op de A50 staat er soms een erg lange file op de N837. Dit is erg jammer, want de N837 zorgt juist voor een goede ontsluiting van de regio Arnhem-Nijmegen.”*

*“Doorstroom: kun je eigenlijk pas goed beoordelen als de A50 helemaal klaar is.”*

*“Er is slechts een rijstrook om de A50 op te rijden. Vanuit Heteren zijn dat er twee. Het verkeersaanbod vanuit Schuytgraaf is echter veel groter. Het probleem zit 'm in de doorstroming naar A50 richting Apeldoorn. Vaak rij ik richting Eindhoven en zou, als er meer en langere sorteerstroken zijn, niet op het verkeer naar noorden hoeven wachten.”*

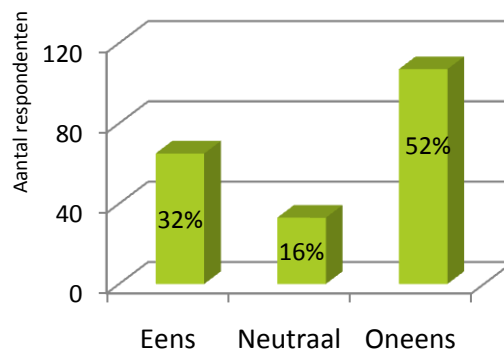
Ook de onderstaande stellingen over de wachtrij (file) op de N837 naar de A50 laten zien dat weggebruikers soms lang moeten wachten voordat men op de A50 kan rijden. Uit de analyse van de enquête blijkt dat weggebruikers die veel gebruik maken van de weg het vaker eens zijn met de stelling dat zij vaak lang moeten wachten om de A50 op te kunnen rijden. Dit is in vergelijking met de weggebruikers die weinig gebruik maken van de N837. De tweede stelling over de wachtrij laat zien dat ongeveer de helft van de weggebruikers wel vindt dat er vaak files zijn op de N837 (figuur rechtsonder).

**Figuur 24** Tijdens de spits moet ik soms lang wachten voordat ik de A50 op kan rijden vanaf de N837



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 25** Er zijn bijna nooit files op deze weg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- **Aansluiting N837 op de A50**

Onderstaande foto laat de wachtrij (file) op de N837 in de ochtendspits zien in februari 2011. Gedurende een aantal maanden in 2010 is er regelmatig file geweest op de N837 richting de A50 Noord. Deze files zijn het gevolg geweest van de werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de verbreding van de A50 bij

Heteren. Zodra het drukker werd op de A50 trad de toeritdoseringsinstallatie (TDI) in werking op de toerit naar de A50. Dit remde het verkeer op de N837 af om op de A50 te komen. Dit leidde vervolgens tot file op de N837. Volgens Rijkswaterstaat waren deze wachtrijen op de N837 niet te voorkomen geweest. Ook de provincie Gelderland gaf aan dat deze wachtrijen helaas bij de N837 hoorden (interviews). De rijksweg A50 staat in het verkeersnetwerk van wegen boven de provinciale weg N837 en heeft daardoor de prioriteit qua doorstroming.



Foto van de wachtrij op de N837 vanuit Arnhem-Zuid richting Heteren, bron: Bernardo van Hal/BG via [www.gelderlander.nl](http://www.gelderlander.nl) artikel 'N837 wekt verbazing' van 4 februari 2011

70

Bestemming bereikt

Uit documenten van de provincie Gelderland blijkt dat al verwacht werd dat de verkeersafwikkeling in de spits op termijn problematisch zou worden. Uit de meest recente verkeerssimulatie (2009) kwam naar voren dat zodra de TDI richting de Rijnbrug van de A50 aanstaat rond 2018 wachtrijen op de N837 vanuit Arnhem zouden ontstaan. Door het gebruik van de TDI hoopt het verkeer voor de TDI op en slaan de wachtrijen uiteindelijk terug op de N837. De wachtrij zou uiteindelijk oplopen tot meer dan 1.100 meter op de N837. Naast deze conclusie dat er op den duur sprake zal zijn van een structurele wachtrijvorming worden via de simulatie nog twee conclusies getrokken, namelijk:

- na de opening van de N837 worden nog niet meteen afwikkelingsproblemen verwacht, omdat de TDI dan nog niet werkt;
- afwikkelingsproblemen zullen naar verwachting wel optreden tijdens de werkzaamheden aan de A50 tussen 2010-2012 (Provincie Gelderland, Onderzoek Verkeersafwikkeling op aansluiting A50-N837, juli 2009).

Uit een gesprek met de provincie Gelderland hebben we vernomen dat men vooraf niet precies kan weten hoe lang de wachtrijen worden. Er is geen inschatting te maken van de hoeveelheid verkeer dat gebruik zou gaan maken van de N837.



De CDA-fractie van Provinciale Staten Gelderland heeft in april 2011 (voordat de A50 bij Heteren gereed was) vragen over de file op de N837 gesteld aan Gedeputeerde Staten. Het antwoord hierop was dat de provincie tijdens het bestuurlijk overleg in februari 2011 met de gemeente Overbetuwe en Rijkswaterstaat maatregelen hebben afgesproken om de wachtrijvorming te verminderen. Er mag niet meer dan 1km wachtrijvorming op de N837 staan, anders wordt de toeritdoseringsinstallatie uitgeschakeld. Dit betekent dat de absolute prioriteit van de A50 boven de N837 met deze maatregel verandert in een relatieve prioritering. Immers, de “pijn” wordt met deze maatregel meer gelijk verdeeld.

Op de N837 worden filedetectiepunten (aan de kant van Driel en Heteren) aangebracht om de wachtrijlengte op de N837 te bewaken. Begin april wordt een automatische koppeling tussen de meetlussen en de TDI tot stand gebracht, waardoor de TDI minder lang in werking zal zijn. Ook heeft de provincie de Rekenkamer laten weten dat zij een onderzoek laten uitvoeren wat de meest optimale oplossing is bij deze verkeerssituatie.

De bovenstaande schets over de aansluiting van de N837 op de A50 roept de vraag op of de wachtrijen voorkomen konden worden. De verkeerssimulatie liet immers zien dat er tijdens de werkzaamheden problemen zouden ontstaan op de N837. Toen de wachtrijen vaak te lang werden op de N837 hebben de provincie en partners maatregelen afgesproken. Had de N837 eerder prioriteit kunnen krijgen? Inmiddels lijkt het er overigens op dat de wachtrijen verleden tijd zijn sinds de A50 verbreed is.

Wat betreft het viaduct bij de A50 hebben Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Overbetuwe aangegeven dat het viaduct bij de A50 in de toekomst de capaciteit van het verkeer niet aankan. Dit vergt enorme investeringen en zal in de toekomst aangepakt kunnen worden.

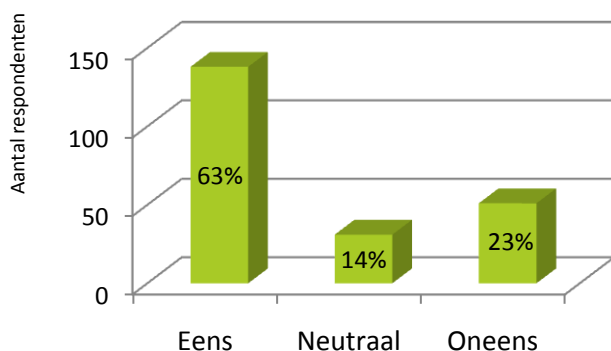
### **Veiligheid**

Hoewel veiligheid geen expliciet doel is van het project N837, dient de weggebruiker wel veilig gebruik te kunnen maken van de weg. Hieronder volgt de mening van de weggebruikers over de verkeersveiligheid en van de provincie Gelderland. De gegevens over het aantal verkeersongevallen in 2010 zijn niet beschikbaar.

- *Mening van weggebruikers*

De meerderheid van de weggebruikers namelijk 67%, vindt de N837 veilig. In de enquête onder weggebruikers is gevraagd of zij het duidelijk vinden wat de toegestane snelheid is op de N837. Uit de figuur op de volgende bladzijde valt af te lezen dat een meerderheid van 62% weet hoe hard je mag rijden op de N837.

**Figuur 26** Het is voor mij duidelijk hoe hard er op deze weg gereden mag worden



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Opmerkingen die weggebruikers gaven ten aanzien van de veiligheid van de N837 gaan vooral om de toegestane snelheid, wegmarkering en bewegwijzering en het (inhaal)gedrag van medeweggebruikers. Ook de verlichting van de N837 en de Grote Molenstraat in Elst zijn enkele keren genoemd.

*“Zeker bij eerste gebruik was het mij onduidelijk of er 80 of 100 km/u gereden mag worden. Indruk is 80 km/u (geen autoweg) maar borden ontbreken en medeweggebruikers rijden geregeld 100 km/u.”*

72

Bestemming bereikt

*“Verlichting zou ook op het langere stuk prettig zijn.”*

*“Niet iedereen zal op de hoogte zijn met belijning en snelheid/bord zal helpen!”*

*“Er wordt nog wel eens ingehaald wat eigenlijk niet kan op deze weg.”*

- **Mening van provincie Gelderland**

De provincie Gelderland is van mening dat: *“... de leefbaarheid en veiligheid beter is geworden, omdat het onderliggend wegennet is ontlast. Er rijden minder auto's. Wat betreft de veiligheid van de nieuwe weg is de provincie van mening dat er goed is nagedacht over hoe de weg is aangelegd (strepen, breedte, e.d.). Uit gegevens blijkt dat de snelheid van automobilisten na het opleveren van de weg aan de hoge kant was. Dit zie je vaker bij een nieuwe situatie. De geïnterviewde van de provincie weet niet of men nu nog te hard rijdt”* (interviews).

- **Snelheidsgegevens N837 van provincie Gelderland**

Uit gegevens van de provincie Gelderland blijkt dat ten opzichte van andere provinciale 80km wegen op de N837 redelijk hard wordt gereden. Zo heeft 31% van de weggebruikers de snelheid van 80km per uur op de N837 op een

gemiddelde werkdag in 2010 overtreden. Hierbij geldt een marge tot 87 km per uur. Ook heeft de provincie geconstateerd dat 85% van de weggebruikers van de N837 niet harder heeft gereden dan 94 km per uur in de periode van april 2010 tot en met eind 2010. In vergelijking met andere provinciale wegen ligt de snelheid vrij hoog ([www.geldersverkeer.nl](http://www.geldersverkeer.nl)).

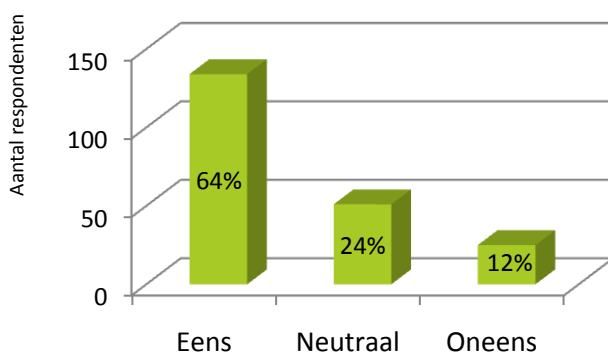
### Landschap en leefbaarheid

Hoewel het verbeteren van de leefbaarheid geen expliciet doel is van het project N837, is dit wel een relevant thema.

- *Mening van weggebruikers*

In de enquête onder weggebruikers is vooral positief gereageerd op de stellingen ten aanzien van de leefbaarheid. Op de stelling of men het prima vindt dat er een nieuwe weg op deze locatie is aangelegd is een grote meerderheid het hier mee eens (zie onderstaande figuur).

**Figuur 27** Ik vind dat de weg goed in het landschap is ingepast



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Uit de reacties over leefbaarheid blijkt wel dat de leefbaarheid aan de Grote Molenstraat is afgenomen. Doordat er meer verkeer gebruik maakt van de weg, is er meer geluidsoverlast, drukte en luchtvervuiling. De meerderheid van de weggebruikers heeft in de enquête aangegeven geen of weinig overlast (geluid, luchtvervuiling) door de nieuwe weg te ervaren.

Ook gaf een burger aan het juist te waarderen om door het landschap rondom de N837 te kunnen rijden.

*“Hebben heel veel overlast doordat de verkeersintensiteit enorm is toegenomen op de Grote Molenstraat. Veel geluidsoverlast, luchtvervuiling, ongelukken op de Grote Molenstraat. Onveilig doordat er te hard gereden wordt, ons woongenot is enorm afgenomen, het plattelandsgevoel is helemaal weg.”*

*“Ik vind het landschap rondom deze weg erg mooi, dat is wel genieten. Echter of het landschap door deze weg is verbeterd vraag ik me af.”*

- *Mening van provincie Gelderland*

De N837 is een nieuwe weg die aangelegd is in een *“karakteristiek landgebied waar beschermde diersoorten leven”*, aldus De Gelderlander. De provincie Gelderland heeft getracht de weg zo goed mogelijk in het landschap in te passen. De weg is lager dan het landschap aangelegd, zodat de weg zo min mogelijk opvalt in het landschap. Omwonenden hadden de vrees dat de weg een muur zou vormen in het landschap (De Gelderlander, 7 augustus 2008, 'Werk aan uitgestelde N837 start september').

De provincie Gelderland heeft in de voorbereiding een landschapsvisie opgesteld, waarbij gelet is op oevers, brede watergangen met een flauw talud voor beplanting. Ook zijn de kunstwerken zoals de tunnel ingepast in het landschap. De provincie Gelderland concludeert dan ook: *“De weg is te gast in het landschap”* (interviews).

- *Mening van betrokken organisaties*

In de voorbereidingsfase vanaf de jaren 2008 tot de aanleg heeft de provincie overleg gehad met verschillende partijen. Drie partijen hebben de enquête voor betrokken organisaties ingevuld. Wat betreft de inpassing van de weg in het gebied is er een aantal duidelijke antwoorden gegeven. Zo vindt onderstaande betrokken partij dat de leefbaarheid hoe dan ook verslechterd is.

*“De weg is aangelegd op een traject waar nog geen weg aanwezig was, maar alleen weilanden. De leefbaarheid is duidelijk verslechterd.”*

Eén van de betrokken partijen gaf in de enquête aan dat men liever had gezien dat het bestaande wegennet beter zou worden ingericht dan een nieuwe weg aan te leggen.

*“Het is jammer dat een relatief rustig stukje Betuwe (groen) wordt doorsneden door de N837, het past niet meer in deze tijd om nieuwe wegen aan te leggen. Een betere optie is het upgraden en verbreden van bestaande infrastructuur.”*

### **Samenwerking provincie Gelderland met overheden en betrokkenen**

- *Samenwerking met andere overheden*

De provincie Gelderland heeft voor de aanleg van de weg samengewerkt met de gemeenten Arnhem en Overbetuwe en Rijkswaterstaat. Per partner is een overeenkomst met (financiële) afspraken en taken opgesteld. De aanbestedingsprocedure en de realisatie van de weg zijn de taken van de

provincie geweest. De gemeente Overbetuwe heeft het bestemmingsplan voor de provinciale weg aangepast. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de aansluiting met de A50 en heeft hierover overlegd met de provincie. De gemeente Arnhem is voornamelijk betrokken geweest bij het project vanwege het gemeentelijke deel van de N837. De weg eindigt/begint in Schuytgraaf. De gemeente Arnhem had geen invloed op het provinciale tracé van de N837. Wel is zij betrokken geweest bij de discussie over de aansluitvorm nabij Arnhem (Grote Molenstraat aansluiting Elst). In plaats van een rotonde is uiteindelijk voor de aanleg van een verkeersregelinstallatie gekozen in verband met de veiligheid voor de fietsers (interviews). De gemeente Arnhem heeft tijdens het onderzoek van de Rekenkamer Oost-Nederland actie ondernomen om de bewegwijzering te verbeteren, omdat de weggebruiker vanuit Arnhem ten tijde van het onderzoek nog via de Drielse Rijndijk werd geleid. Beide partners (gemeente Overbetuwe en Rijkswaterstaat) zijn tevreden over de samenwerking met de provincie Gelderland.

- *Mening van betrokken organisaties*

De drie betrokken organisaties bij N837 die de enquête hebben ingevuld reageren gemengd over de inspraak en samenwerking met de provincie Gelderland bij het project. Zo zijn twee van de in totaal drie betrokken organisaties het eens met de stelling dat de samenwerking met de provincie goed verliep. Eén betrokken organisatie beantwoordde deze stelling neutraal. Hoewel men redelijk tevreden is met de samenwerking, zijn twee van de drie betrokken organisaties ontevreden over de wijze waarop de provincie heeft gehandeld. De derde organisatie heeft hier neutraal geantwoord. Ter illustratie van de samenwerking met de provincie en het resultaat daarvan, is hieronder een aantal open reacties weergegeven.

*“Als één van de maatregelen voor behoud van de kerkuil en steenuil in dit gebied was afgesproken dat er geen paaltjes met reflectoren langs de weg zouden komen, maar gewerkt zou worden met liggende reflectoren. Dit omdat deze uilen de paaltjes als zitplaats gebruiken om vanaf te jagen en dan nogal eens verkeersslachtoffer worden. De paaltjes zijn uiteindelijk toch geplaatst, dit dus tegen de afspraken in.”*

*“Er is redelijk goed op ons bezwaar ingegaan. Het bezwaar op zich is niet weggenomen.”*

### 3.4 Prestaties in tijd en geld

#### *Norm*

- De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.

#### *Bevindingen*

Het project is binnen de geplande tijd gerealiseerd.

Er is minder geld uitgegeven dan van tevoren is geraamd. Wel dient de kanttekening te worden gemaakt dat de financiële eindrekening van het project nog niet heeft plaatsgevonden.

#### **Prestaties in termen van tijd**

De laatste formele beslissing van PS is de aanpassing van het uitvoeringskrediet in 2008. Hierin staat ook het realisatiejaar van de N837 genoemd: 2010. In dit onderzoek gaan wij uit van de laatst genomen (formele) besluitvorming over de planning voor de realisatie van het project. Dit geldt ook voor het budget. Formeel is de planning gehaald.

Wel is de provincie met partners lang bezig geweest met de N837. Zoals in het begin van het hoofdstuk al werd genoemd, werd er 40 jaar geleden namelijk al gesproken over N837. Ook werd er later door de bewoners van Schuytgraaf gerekend op een eerdere realisatie in 2007. *“Er wonen nogal wat mensen die erop gerekend hadden dat ze vanaf 2007 makkelijker richting het westen konden rijden en dat lijkt nu niet het geval”* (De Gelderlander, 10 augustus 2006, ‘N837 van Arnhem naar Heteren is er pas in 2010’). In augustus 2006 werd bekend dat de N837 pas in 2010 gerealiseerd zou zijn.

76

Bestemming bereikt

**Tabel 8** *Prestaties in tijd: wanneer moet de nieuwe weg gerealiseerd zijn?*

Planning	2010
Realisatie	april 2010

Bron: PS 2008-330 Aanpassing uitvoeringskrediet, nieuwsbrief provincie Gelderland en Voortgangsrapportage 2009

#### **Prestaties in termen van geld**

In totaal hebben PS € 17,4 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanleg van de weg. PS hebben in 2008 het uitvoeringskrediet aangepast met € 6,7 miljoen bovenop de eerder beschikbare gestelde € 10,7 miljoen. Dit eerder beschikbaar gestelde budget door PS is niet terug te vinden in documenten van de provincie

Gelderland. In het Statenvoorstel 2008 wordt aangegeven dat PS dit bedrag heeft goedgekeurd met de Meerjarenprogramma (MJP) Wegen 2008-2017. Hierin is het bedrag echter niet terug te vinden. De provincie heeft hierop aangegeven dat in 1987 (Provincie Gelderland, besluit nr. G-520) 30 miljoen gulden voor de S101 Arnhem-Zuid A50 Heteren (de voorloper van de N837) is bestemd. Het verschil tussen de 30 miljoen gulden (omgerekend is dit anno 2011 13,6 miljoen euro) en de 10,7 miljoen euro heeft volgens de provincie de volgende oorzaken o.a.:

- Project is in meerdere fasen uitgevoerd, dus budget is geknipt
- BTW is eruit gehaald toen het compensatiefonds kon worden toegepast
- Ophogingen en vermindering van het budget n.a.v. wijzigingen in de bouwrente en inflatie berekeningen.

PS hebben de aanpassing van het uitvoeringskrediet met € 6,7 miljoen tijdens de bespreking in de commissievergadering een flinke financiële overschrijding van 60% genoemd. Vanwege de nut en noodzaak voor deze nieuwe verbinding en het risico op nog verder stijgende kosten is PS akkoord gegaan.

Wanneer we kijken naar het formele besluit van PS (de aanpassing van het uitvoeringskrediet) dan is de provincie binnen de begroting gebleven.

De kosten voor de N837 komen inclusief de nazorgkosten uit op zo'n € 16,5 miljoen (dit is de stand eind 2010). € 800.000,- is er voorlopig aan budget overgebleven en dit valt binnen de afgesproken afwijkingsmarge van 10%. De inhoudelijke verklaring voor deze € 8 ton is dat de eindafrekening nog moet plaatsvinden. Hieronder valt dat de afrekening van de TDI dit jaar nog moet plaatsvinden en de planschaderegeling is nog niet afgerond. Deze eindafrekening kan de hoogte van de voorlopige kosten nog beïnvloeden.

**Tabel 9** Prestaties in geld: hoeveel mag de nieuwe weg kosten?

Planning	€10,7 miljoen + €6,7 miljoen = <b>€ 17,4</b> miljoen (PS 2008-330 Aanpassing uitvoeringskrediet)
Realisatie	€ 15.468.728,- tussenstand eind 2010 + € 1.097.400,- nazorg in 2011. Dit is in totaal: <b>€ 16.566.128,-</b>

Bron: PS 2008-330 Aanpassing uitvoeringskrediet, aangeleverde financiële gegevens provincie Gelderland

### 3.5 Rol van Provinciale Staten

#### *Norm*

- PS worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties

#### *Bevindingen*

Vooraf en tijdens het project zijn PS geïnformeerd. Na de uitvoering van de N837 zijn PS niet geïnformeerd over de bereikte prestaties. Dankzij de schriftelijke vragen van de CDA-fractie zijn PS alsnog geïnformeerd over het functioneren van de N837 met de aansluiting op de A50 in april 2011.

PS zijn geïnformeerd over de scopewijzigingen en gingen akkoord met de aanpassing van het uitvoeringskrediet voor de N837. PS zijn hiermee adequaat geïnformeerd over de verwachte prestaties en effecten voorafgaand aan de uitvoering van het project. Het College van GS informeert PS systematisch tijdens uitvoering van grote wegenprojecten middels de Voortgangsrapportages.

Nadat het project is uitgevoerd, informeert het College van GS PS tot op heden niet over de bereikte prestaties en effecten. Als gevolg van de schriftelijke vragen van de CDA-fractie zijn PS alsnog geïnformeerd over het functioneren van de N837 met de aansluiting op de A50 in april 2011.



## 4 Bevindingen N303 Ermelo-Harderwijk

*In dit hoofdstuk beschrijven we de effecten van de aanpassing van de provinciale weg tussen Ermelo en Harderwijk, de N303. De provincie Gelderland heeft dit wegenproject in twee delen gesplitst: deel Harderwijk en deel Ermelo. Van beide deelprojecten brengen we de maatschappelijke effecten in beeld.*

### 4.1 Probleemanalyse en afwegingen

79

Bestemming bereikt

#### *Normen*

- De verkeerssituatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht.
- De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt.
- De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming van een groot wegenproject.

#### *Bevindingen*

- De verkeerssituatie op de N303 Ermelo-Harderwijk is uitgebreid onderzocht. Al enkele decennia was de verkeersstructuur tussen Ermelo en Harderwijk onderwerp van studie en overleg. Belangrijke knelpunten waren de verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid rondom de Harderwijkerweg.
- De ontsluiting van de woonwijk Drielanden en de toenemende verkeersdruk op de Harderwijkerweg vormden een belangrijke aanleiding voor de provincie om de N303 opnieuw in te richten.
- Het project is in twee delen uitgevoerd: deel Harderwijk (het Burgemeester van Boeijenplein) en deel Ermelo (Harderwijkerweg). De provincie heeft voor beide deelprojecten aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt.

### Oorsprong van het project

Het project N303 Ermelo-Harderwijk komt voort uit een gezamenlijke beleidsvisie van de gemeenten Ermelo en Harderwijk voor de verkeersstructuur in de Randzone (het gebied tussen de hoofdkernen van beide gemeenten). Belangrijke aanleidingen hiervoor waren de uitbreiding van de woonwijk Drielanden en de toenemende verkeersdruk op de Harderwijkerweg, met name bij de aansluitingen op de A28. In 1996 hebben beide gemeenten door middel van een convenant afgesproken zich in te spannen voor de verdere ontwikkeling van de hoofdwegenstructuur, waar de herinrichting van de N303 Ermelo-Harderwijk onderdeel van was. De provincie Gelderland was hierbij als gesprekspartner betrokken en heeft als wegbeheerder vervolgens het initiatief genomen om de N303 tussen Ermelo en Harderwijk opnieuw in te richten.

### Twee deelprojecten: Harderwijk en Ermelo

De provincie heeft het project in twee delen uitgevoerd, vanwege het verschil in uitwerking, doorlooptijd en betrokken partners. In de onderstaande figuur zijn de twee deelprojecten met kleur aangegeven.

Figuur 28 Overzicht deelprojecten N303: deel 1 in Harderwijk en deel 2 in Ermelo



Bron: Google maps (2011)

Deel 1 van het project ligt in de gemeente Harderwijk en had als voornaamste doel het ontsluiten van de woonwijk Drielanden. Om de woningbouwontwikkelingen niet te laten stagneren, is het project direct na de voorbereidingsfase uitgevoerd. Er is niet gewacht op de afronding van de voorbereiding van het tweede deelproject in Ermelo. Deel 2 kende namelijk een langere voorbereidingstijd vanwege het interactieve proces dat is toegepast om tot een breed gedragen aanpak te komen; burgers konden meepraten over hoe de Harderwijkerweg opnieuw ingericht diende te worden.

### **Probleemanalyse**

De problematiek op de N303 Ermelo-Harderwijk is uitgebreid in kaart gebracht. Al enkele decennia was de verkeersstructuur tussen Ermelo en Harderwijk onderwerp van studie en overleg. Hierbij stond de Harderwijkerweg centraal, vanwege de dubbele functie van deze weg. De Harderwijkerweg vervult namelijk zowel een regionale functie (regionaal verkeer tussen plaatsen) als een ontsluitende functie voor de aanliggende woningen en bedrijven. Deze dubbele functie maakt de problematiek complex.

In de Statenvoorstellen (G-660 en PS2004-809) bij de twee deelprojecten worden de volgende knelpunten genoemd:

- doorstroming van het verkeer
  - overbelasting van de kruispunten op de Harderwijkerweg en bij de A28 op- en afritten (met filevorming tot buiten de spitstijden);
  - ontregeling van de dienstverlening van het openbaar vervoer door filevorming en het ontbreken van prioriteitsverlening voor bussen op de kruisingen bij de A28;
- bereikbaarheid
  - slechte bereikbaarheid van woonwijk Drielanden in Harderwijk, er was nog geen goede verbinding met de A28;
  - het ziekenhuis in Harderwijk was moeilijk bereikbaar vanuit Ermelo/Putten;
  - geen ‘achterontsluiting’ voor de woonwijk Stadsweiden in Harderwijk;
  - slechte bereikbaarheid van bedrijventerrein Veldzicht in Ermelo;
- verkeersveiligheid
  - veel ongevallen door de vele erfaansluitingen;
  - plaats 2 en 3 op de lijst van gevaarlijkste wegvakken in 2003 in Gelderland werden ingenomen door de Harderwijkerweg (het provinciale deel van de Harderwijkerweg in Ermelo bestaat uit drie wegvakken);
  - onveiligheid voor langzaam verkeer (met name fietsers);
- leefbaarheid
  - aantasting leefbaarheid in Ermelo door grote hoeveelheid verkeer en slechte afwikkeling;

- grote barrièrewerking voor het langzaam verkeer tussen Ermelo Oost en de rest van Ermelo door slechte overstekbaarheid.

Door de voortgaande realisering van de woonwijk Drielanden namen de problemen toe, zowel voor de doorstroming als de verkeersveiligheid. Veel bewoners van de wijk zochten hun weg naar de A28 namelijk via de kom van Harderwijk. Ook bleek uit de onderzoeken dat het autoverkeer jaarlijks zou toenemen, waardoor de problemen steeds groter zouden worden. Dit waren belangrijke aanleidingen voor de provincie en de betrokken partners om het project uit te voeren.

### Afwegingen

Voor beide deelprojecten zijn verschillende varianten besproken en afgewogen.

- *Deel Harderwijk*

Voor het deel in Harderwijk ging de voornaamste afweging om de keuze voor één groot kruispunt met een verkeersregelininstallatie (VRI) of een rotonde. De provincie had de voorkeur voor een VRI, omdat het verkeer dan te regelen is. Bovendien waren er al twee VRI's bij de aansluitingen op de A28 in Harderwijk. Maar de gemeente Harderwijk had de uitdrukkelijke wens om een rotonde te maken, dit paste binnen het beleid van de gemeente. De provincie heeft uiteindelijk gekozen voor een tweestrooksrotonde met bypass en fietstunnels onder de rotonde. Deze afweging is voornamelijk gebaseerd op inhoudelijke criteria. Dit ontwerp was namelijk het meest veilig voor fietsers en auto's en ook een goede keuze voor het verbeteren van de doorstroom van het autoverkeer en het openbaar vervoer. Ten noordwesten van het Burgemeester Van Boeijenplein heeft de provincie een tweerichtingen fietspad aangelegd. Dit fietspad sluit aan op de fietstunnels onder de rotonde en loopt onder het viaduct van de A28 door. Verder zijn nieuwe verkeersregelininstallaties geplaatst op de drie kruispunten ten noorden van het Burgemeester Van Boeijenplein: de op- en afrit A28 Zuid, de op- en afrit A28 Noord en het kruispunt Slingerbos/Engeldreef (zie afbeelding hiernaast). Deze verkeersregelininstallaties zijn aan elkaar gekoppeld voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

**Figuur 29** *Kruispunten met verkeersregelininstallatie*



Bron: Google maps (2011)

Om te voorkomen dat fietsers zich niet veilig zouden voelen in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein, is in het ontwerp gestreefd naar optimaal doorzicht. Daarnaast zijn bij de uitwerking van het ontwerp maatregelen genomen om de sociale veiligheid te verhogen, zoals het zorgen voor een optimale verlichting. Om te lange fietstunnels te voorkomen, is gekozen voor een 'berenkuil'-constructie. Dit is een rotonde waarbij de weg voor het autoverkeer op een verhoogd talud ligt en de fietsers beneden door de kuil in het midden van de rotonde kunnen fietsen.

Door de keuze voor de berenkuil werd het plein in eerste instantie de 'berenkuilrotonde' genoemd. Na de opening kreeg het plein de naam 'Tonselrotonde', vanwege de locatie naast de wijk Tonsel. Uiteindelijk is het plein in 2009 omgedoopt tot het 'Burgemeester Van Boeijenplein', ter ere van oud-burgemeester Van Boeijen van de gemeente Harderwijk.

- *Deel Ermelo*

Voor de Harderwijkerweg zijn eveneens verschillende varianten besproken. Deze varianten zijn beoordeeld op de criteria veiligheid, doorstroming voor fietsers, auto's en bussen, ontsluiting, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, kosten en haalbaarheid (procedures en draagvlak). In eerste instantie werd uitgegaan van de gedachte dat de N303 Ermelo-Harderwijk een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/u moest worden: die functie heeft de weg ook (verbinding tussen plaatsen) en het type ongevallen dat er plaatsvond vroeg ook om een gebiedsontsluitingsweg (er waren veel kop-kop en kop-staart ongevallen door de opritten). De gebiedsontsluitingsweg riep echter veel weerstand op onder inwoners van Ermelo. Dit kwam onder andere omdat voor deze oplossing grond moest worden aangekocht voor het aanleggen van parallelwegen voor het bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. Ook vonden de bedrijven aan de Harderwijkerweg dat ze door de parallelweg te lastig bereikbaar zouden zijn.

De provincie heeft naar deze bezwaren geluisterd. Uiteindelijk is in overleg met de gemeente Ermelo en een klankbordgroep van bewoners en ondernemers gekozen voor de variant met een weg binnen de bebouwde kom (50 km/u) met fietspaden aan beide zijden van de weg en rotondes bij kruispunten met aansluitende wegen. Deze oplossing had het meeste draagvlak en was daarmee de beste combinatie tussen het verbeteren van de verkeersveiligheid en de wensen van de gemeente en bewoners. Een belangrijke wens van de gemeente Ermelo was de keuze voor rotondes. Daarnaast wilde de gemeente dat de maximum snelheid verlaagd zou worden naar 50 km/u.

Om de verkeersveiligheid op de Harderwijkerweg verder te verbeteren, heeft de provincie het wegbeeld aangepast. Er is een middengeleider op de weg aangelegd, waardoor weggebruikers niet meer overal af kunnen slaan naar de



bedrijven en woningen langs de weg en fietsers ook niet meer overal de weg kunnen oversteken. Om linksaf te slaan, werden automobilisten zo gestimuleerd om door te rijden naar de rotondes en dan terug te rijden. De middengeleider is niet te hoog gemaakt, zodat ambulances en andere hulpdiensten er goed overheen zouden kunnen rijden. Voor hetzelfde doel zijn naast de middengeleider net geen volledige dubbele doorgetrokken strepen aangebracht. Weggebruikers worden hierdoor ontmoedigd af te slaan of in te halen. Daarnaast zijn betonnen stoepranden aan de zijkanten van de weg geplaatst. Hierdoor lijkt de weg smaller, waardoor weggebruikers alert blijven. Tot slot is voor de leefbaarheid rond de Harderwijkerweg geluidsdempend asfalt aangebracht.

De onderstaande foto's geven een beeld van de N303 Ermelo-Harderwijk na de reconstructie van beide deelprojecten. Op de rechterfoto is de middengeleider goed te zien.



*Burgemeester Van Boeijenplein (Harderwijk)*



*Harderwijkerweg (Ermelo)*

## 4.2 Beleidsdoelen

### *Norm*

- De beoogde maatschappelijke effecten zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd.

### *Bevindingen*

Voor deelproject Harderwijk waren de voornaamste doelstellingen:

- een goede ontsluiting van de woonwijk Drielanden op het regionaal en nationaal wegennet, hierdoor wordt de veiligheid en bereikbaarheid verbeterd.

Voor deel Ermelo zijn de volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het bevorderen van de doorstroming van het autoverkeer, openbaar vervoer en het fietsverkeer; en
- het verbeteren van de leefbaarheid rond de Harderwijkerweg.

Deze doelen zijn kwalitatief geformuleerd. De provincie heeft geen kwantitatieve doelstellingen opgesteld voor de N303 Ermelo-Harderwijk.

### **Doelstellingen**

In de Statenvoorstellen (G-660 en PS2004-809) van het project N303 Ermelo-Harderwijk zijn de doelstellingen geformuleerd die met het project gerealiseerd dienen te worden.

Voor het deel Harderwijk geldt de volgende doelstelling:

- een goede ontsluiting van de woonwijk Drielanden op het regionaal en nationaal wegennet, waardoor de veiligheid en bereikbaarheid verbeterd wordt.

Voor het deelproject Ermelo zijn de onderstaande twee beleidsdoelen geformuleerd:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegvak; en
- het bevorderen van de doorstroming van autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

In de interviews met de provincie is daarnaast het verbeteren van de leefbaarheid rond de Harderwijkerweg genoemd als belangrijke doelstelling voor deel 2 van het project genoemd.

Uit de interviews met partners blijkt dat zij de bovenstaande doelen onderschrijven. Voor de gemeente Harderwijk was vooral de bereikbaarheid van de woonwijk Drielanden van belang en het realiseren van een betere

doorstroming van het verkeer. Voor de gemeente Ermelo ging het eveneens om het verbeteren van de bereikbaarheid, waaronder de ontsluiting van het bedrijventerrein Veldzicht. Dit bedrijventerrein had maar één aansluitpunt. Ook kreeg de gemeente signalen van burgers over geluidsoverlast en te hard rijden van het verkeer. Dus leefbaarheid speelde bij de Harderwijkerweg ook zeker een rol voor de gemeente Ermelo. Daarnaast diende de Harderwijkerweg stedenbouwkundig te worden opgewaardeerd met meer groen. Hierdoor zou de weg meer aansluiten bij het groene imago van de gemeente.

### 4.3 Maatschappelijke effecten

#### *Norm*

- Uit de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde beleidsdoelen zijn gehaald.

#### *Bevindingen*

De beleidsdoelstellingen voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid van de woonwijk Drielanden en leefbaarheid zijn gerealiseerd, met enkele aandachtspunten. Over de doorstroming verschillen de meningen sterk.

- Uit de verkeersveiligheids cijfers blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen op de N303 Ermelo-Harderwijk is afgenomen sinds de reconstructie. Uit de enquête onder weggebruikers komt wel een aantal aandachtspunten met betrekking tot de subjectieve veiligheid naar voren. Zo vinden veel weggebruikers de middengeleider op de Harderwijkerweg erg gevaarlijk. Ook verschillen de meningen over de oversteekbaarheid van de Harderwijkerweg. Met name fietsers vinden de oversteekplaats bij het Burgemeester Van Boeijenplein gevaarlijk.
- De bereikbaarheid van de woonwijk Drielanden is door de aanleg van het Burgemeester Van Boeijenplein verbeterd. Ruim 80% van de weggebruikers vindt dat de wijk Drielanden voldoende bereikbaar is dankzij het nieuwe plein. Wel ondervindt bijna de helft van de weggebruikers problemen om de bedrijven en woningen aan de Harderwijkerweg goed te bereiken door de middengeleider.
- De leefbaarheid rondom de Harderwijkerweg is verbeterd, zo blijkt uit de enquête onder weggebruikers. Ook de gemeente Ermelo en de wijkplatforms zijn van mening dat de leefbaarheid is verbeterd. Dit heeft met name te maken met de verlaging van de snelheid naar 50 km/u en het geluidsreducerend asfalt. Een aandachtspunt dat uit de enquête naar voren komt, is dat veel fietsers zich 's avonds niet veilig voelen in de fietstunnels.



- Over de doorstroming verschillen de meningen sterk. Op basis van de cijfers uit de verkeersregelininstallaties blijkt dat het over het algemeen goed doorstroomt op de kruispunten ten noorden van het Burgemeester Van Boeijenplein. Wel zijn er soms lange wachttijden vanuit zuidelijke richting. Een derde van de weggebruikers geeft aan dat er filevorming plaatsvindt op de Harderwijkerweg, met name vanwege het ontbreken van uitwijk- en inhaal mogelijkheden door de middengeleider.

### Algemeen oordeel

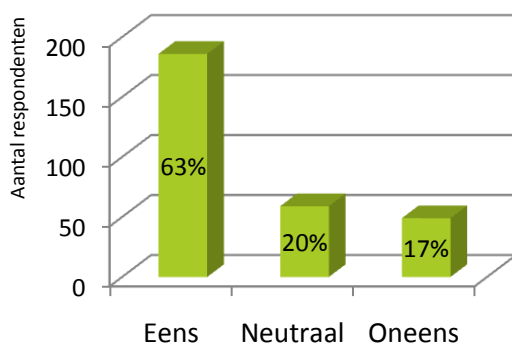
Aan weggebruikers, betrokken belangengroepen, partners en de provincie is gevraagd naar een algemeen oordeel over de reconstructie van de N303. Het beeld dat hieruit naar voren komt, verschilt voor de twee deelprojecten.

- *Tweederde van de weggebruikers vindt de reconstructie een verbetering*  
Het deel in Harderwijk met het Burgemeester Van Boeijenplein wordt gemiddeld met een 6,9 beoordeeld. De reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo krijgt van de weggebruikers en aanwonenden gemiddeld een 6,1. Het Burgemeester Van Boeijenplein wordt dus positiever gewaardeerd dan de Harderwijkerweg. Dit blijkt ook uit de onderstaande stellingen:

87

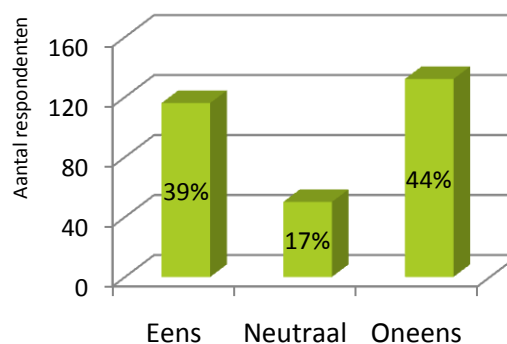
Bestemming bereikt

**Figuur 30** Ik ben tevreden over het Burgemeester Van Boeijenplein zoals deze is aangelegd



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 31** Ik ben tevreden over de Harderwijkerweg zoals deze is aangepast

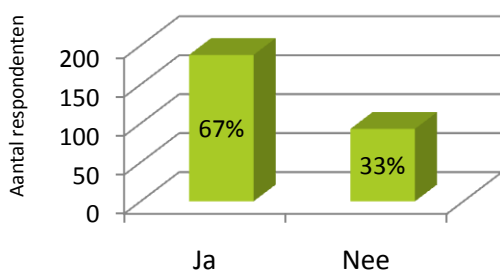


Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Bijna tweederde van de weggebruikers en aanwonenden is tevreden met het Burgemeester Van Boeijenplein. Over de reconstructie van de Harderwijkerweg zijn de meningen sterk verdeeld. Bijna veertig procent is tevreden, maar 44% is ontevreden. Op de vraag of de reconstructie van de N303 Ermelo-Harderwijk in het geheel een verbetering is ten opzichte van de situatie daarvoor antwoordt

67% van de respondenten positief (zie figuur 32 hieronder). 33% is het hier niet mee eens.

**Figuur 32** *Vindt u de aanpassingen over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie?*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Uit de analyses van de gegevens blijkt dat de mensen die dichtbij Harderwijkerweg wonen minder positief zijn over de reconstructie dan mensen die niet direct in de buurt wonen. Aanwonenden geven gemiddeld een 5,6 voor de reconstructie. Mensen die verder weg wonen, geven gemiddeld een 6,4.

- *Weggebruikers zijn het meest positief over de rotondes*

De weggebruikers die positief reageren op de aanpassingen, vinden met name dat de rotondes op de Harderwijkerweg een verbetering zijn. Deze dragen volgens hen bij aan de veiligheid. Ook de verlaging van de snelheid naar 50 km/u wordt door deze groep weggebruikers gewaardeerd. Hierdoor stroomt het verkeer goed door. Bovendien oogt het wegbeeld volgens hen rustiger, overzichtelijker en aantrekkelijker door de aanpassingen.

- *Grootste bezwaar van weggebruikers is de middengeleider*

Het grootste punt van kritiek over de Harderwijkerweg dat uit de enquête naar voren komt, is de middengeleider. Van de 162 mensen die een toelichting hebben gegeven bij hun algemene oordeel over de weg, hebben er 86 kritiek op de middengeleider. Veel mensen geven daarbij de volgende bezwaren aan:

- er zijn geen uitwijkmogelijkheden;
- hulpdiensten kunnen er niet langs;
- de middengeleider is te hoog om overheen te rijden;
- de middengeleider is te laag om de veiligheid echt te verbeteren;
- de rijstroken zijn te smal door de middengeleider en betonnen rand in de berm;
- bedrijven en woningen aan de Harderwijkerweg zijn slecht bereikbaar; en
- afslaand verkeer zorgt voor opstoppingen.

- *Wijkplatforms, gemeenten en provincie vinden verkeerssituatie verbeterd*

Twee voormalige wijkplatforms in Ermelo hebben via een enquête hun oordeel over de reconstructie van de N303 doorgegeven. Beide zijn tevreden over het resultaat. De situatie is volgens hen verbeterd.

Ook de twee partners (gemeente Harderwijk en gemeente Ermelo) en de provincie zijn tevreden over het project. Deel Harderwijk met het Burgemeester Van Boeijenplein was vooral een technisch complex project. Onder de rotonde ligt een hoofdgasleiding van de Gasunie en een transportriool. Daarnaast was de grondwaterstand relatief hoog. Hierdoor was het ontwikkelen en uitvoeren van het ontwerp technisch zeer complex. De provincie en partners zijn tevreden met de wijze waarop de rotonde met fietstunnels is aangelegd.

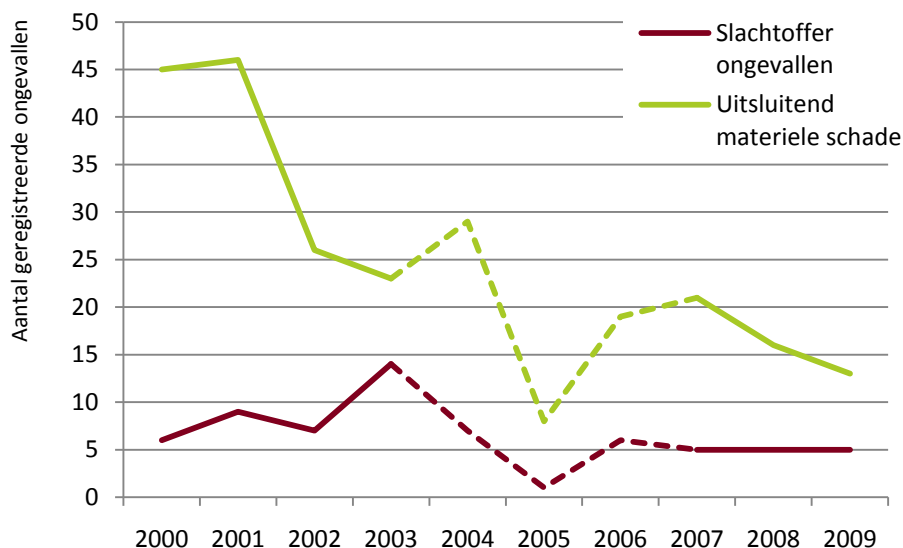
De reconstructie van de Harderwijkerweg was vooral qua problematiek en draagvlak een complex project. Er speelden veel verschillende belangen en er moesten verschillende problemen worden opgelost. Partners en provincie zijn tevreden over het uiteindelijke resultaat. Volgens hen is de best mogelijke oplossing voor de problematiek geïmplementeerd waarvoor het meeste draagvlak was.

### Verkeersveiligheid

- *Aantal geregistreerde ongevallen is gedaald*

In de onderstaande figuur is het aantal geregistreerde ongevallen weergegeven op de N303 Ermelo-Harderwijk. In de periode 2004-2007 is het project uitgevoerd (stippellijnen in de figuur). De cijfers van deze jaren geven daarom niet het normale beeld van de verkeersveiligheid.

**Figuur 33** Aantal geregistreerde ongevallen N303 Ermelo-Harderwijk per jaar



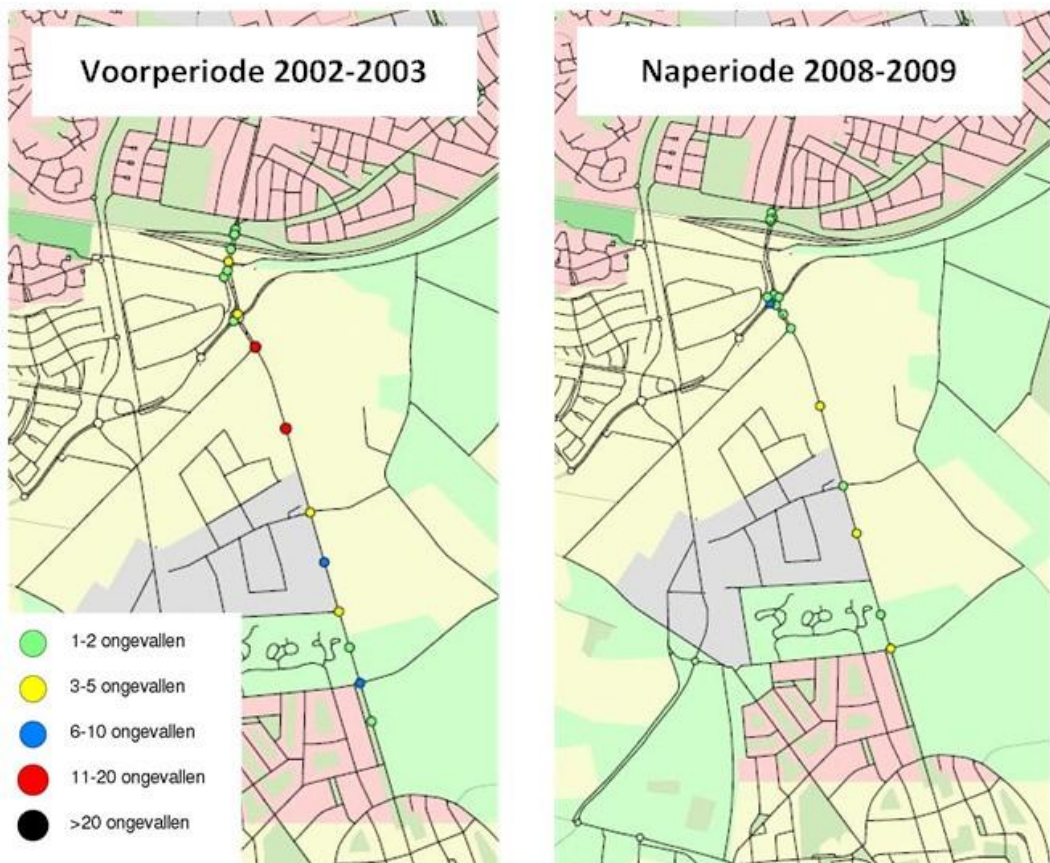
Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

De figuur laat een duidelijk dalende lijn zien, vooral voor de ongevallen waar uitsluitend materiële schade is opgetreden. Er hebben in de periode 2000-2009 geen dodelijke ongevallen plaatsgevonden.

Een belangrijke kanttekening die vooral voor de categorie 'uitsluitend materiële schade' gemaakt moet worden, is de kwaliteit van de ongevallenregistratie. Deze verkeersongevallen zijn in de afgelopen jaren namelijk steeds minder goed geregistreerd door de politie, conform richtlijnen zoals die landelijk zijn opgesteld. Een deel van de (sterke) daling is daaruit te verklaren. De ongevallen met slachtoffers worden beter geregistreerd. Daar is in de periode voor en na de reconstructie ook een daling te zien.

In de onderstaande figuur zijn de locaties van de geregistreerde ongevallen weergegeven twee jaar voor en na de reconstructie. Deze tweejarige periodes geven de meest zuivere vergelijking voor en na de reconstructie met de beschikbare jaren van ongevallencijfers.

**Figuur 34** Locaties ongevallen op de N303 Ermelo-Harderwijk twee jaar voor en na de reconstructie



Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

Uit de figuur blijkt duidelijk de afname van het aantal geregistreerde ongevallen. Op een aantal locaties op de Harderwijkerweg zijn na de reconstructie minder of zelfs geen ongevallen meer voorgekomen. Vooral bij verkeerslichten op de Fokko Kortlanglaan bovenaan de Harderwijkerweg is het aantal ongevallen sterk gedaald. Ook blijkt uit de figuur dat de zuidelijke op- en afrit van de A28 duidelijk veiliger is geworden. Er komen daarentegen wel meer ongelukken voor op het Burgemeester Van Boeijenplein, met name in de richting van de wijk Drielanden.

In de onderstaande tabel is de aard van de ongevallen weergegeven in de voor- en naperiode van de reconstructie.

**Tabel 10** Aard van de geregistreerde ongevallen voor en na de reconstructie van de N303

Aard van het ongeval	Voorperiode 2002-2003	Naperiode 2008-2009	Vershil
Kop/staart	33	10	-23
Flank	19	12	-7
Frontaal	10	6	-4
Vast voorwerp	1	5	+4
Voetganger	1	1	0
Geparkeerd voertuig	2	0	-2
Eenzijdig	1	5	+4
Dier	1	0	-1
Onbekend	2	0	-2
Totaal	70	39	-31

Bron: ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)

Met name het aantal kop-staart ongevallen is sterk afgenomen. Uit de probleemanalyse voorafgaand aan het project kwam naar voren dat er relatief veel kop-staart botsingen op de Harderwijkerweg plaatsvonden vanwege de vele in- en uitritten langs de weg. Het lijkt erop dat dit aantal verminderd is. Echter omdat kop-staart botsingen vaak alleen materiële schade veroorzaken, zal een deel van de daling verklaard worden door de verslechterde registratie

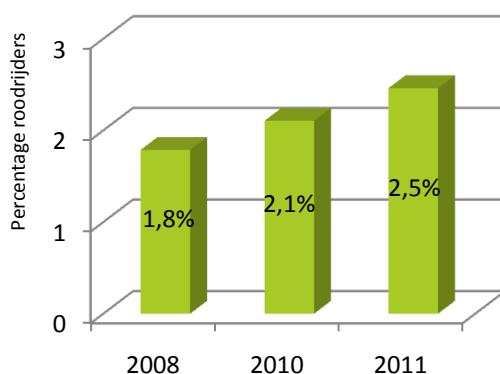
(ongevallen met uitsluitend materiële schade worden namelijk steeds minder goed geregistreerd).

Er is een stijging te constateren bij twee typen ongevallen: ongevallen met vaste voorwerpen en eenzijdige ongevallen. Dit zijn soortgelijke ongevallen. Een eenzijdig ongeval wil namelijk zeggen dat er maar één verkeersdeelnemer bij het ongeval betrokken is. Dit is bijvoorbeeld het geval als iemand de controle over het stuur verliest en van de weg raakt. Een ongeval met een vast voorwerp kan bijvoorbeeld een botsing met een boom of het wegmeubilair zijn. Uit een nadere analyse van de ongevallencijfers blijkt dat bij de meeste ongevallen als toedracht 'macht over het stuur verliezen' is ingevuld. Zeven van de tien eenzijdige ongevallen en ongevallen met vaste voorwerpen na de reconstructie vonden plaats bij het Burgemeester Van Boeijenplein, voornamelijk vanuit de Groene Zoomweg (vanuit de wijk Drielanden). De lichte stijging van dit type ongevallen op deze locatie kan worden verklaard door het feit dat het Burgemeester Van Boeijenplein nu voorzien is van een betonnen muurtje, terwijl het voorheen een kruispunt was. Ook is het aannemelijk dat bestuurders eerder de macht over het stuur verliezen bij het nemen van een tweestrooksrotonde dan bij het passeren van een kruispunt met verkeerslichten.

- *Aantal roodrijders is gestegen*

Ten noorden van het Burgemeester Van Boeijenplein in Harderwijk liggen drie kruispunten waar de provincie nieuwe verkeersregelininstallaties heeft geplaatst (zie afbeelding op pagina 82). Uit deze verkeersregelininstallaties is informatie verkregen over het aantal voertuigen dat door rood licht rijdt. In de onderstaande figuur zijn de resultaten te zien. Voor 2009 zijn geen gegevens uit de verkeersregelininstallaties beschikbaar.

**Figuur 35** *Percentage voertuigen dat vanaf 1 seconde door rood rijdt*



Toelichting: Gemiddelde van alle rijstroken op de kruispunten op zeven verschillende werkdagen in 2008, 2010 en 2011

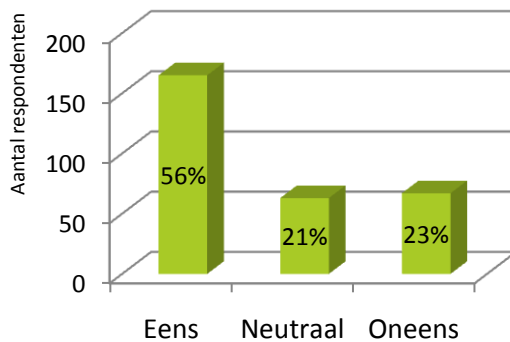
Bron: VRI-data provincie Gelderland (mei 2011)

De landelijke norm voor het aantal roodrijders ligt op 2,5%. Uit de figuur blijkt dat het percentage voertuigen dat bij de kruispunten op de N303 in 2011 door rood licht rijdt tot de landelijke norm is gestegen. De stijging in het aantal roodrijders kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Omdat de ongevallencijfers voor 2010 (en 2011) nog niet beschikbaar zijn, is niet duidelijk of de stijging van het aantal roodrijders gevolgen heeft voor het aantal ongevallen op de kruispunten van de N303. Tot 2010 was er in ieder geval geen toename te zien in het aantal ongevallen op de kruispunten.

- Ruim de helft van de weggebruikers vindt de N303 veilig, maar meningen over de oversteekbaarheid verschillen

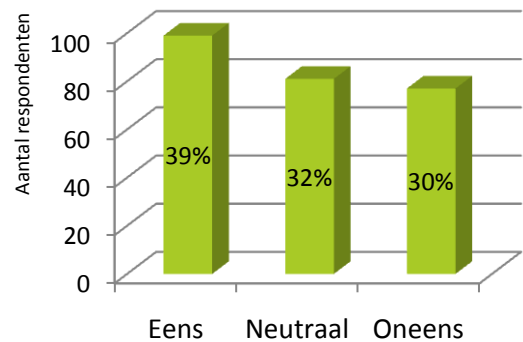
Uit de enquête blijkt dat ruim de helft van de weggebruikers en aanwonenden de N303 Ermelo-Harderwijk veilig vindt. Ongeveer een kwart vindt de weg onveilig.

**Figuur 36** Ik vind de N303 Ermelo-Harderwijk veilig



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 37** Ik kan de Harderwijkerweg veilig oversteken



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Over de oversteekbaarheid van de Harderwijkerweg verschillen de meningen sterker. Bijna veertig procent vindt dat hij of zij de Harderwijkerweg veilig kan oversteken, terwijl dertig procent vindt dat dit niet veilig kan. Met name aanwonenden geven aan de Harderwijkerweg niet veilig te kunnen oversteken. In de toelichtingen bij de stellingen komen de verschillende meningen over de verkeersveiligheid duidelijk naar voren:

*“Ik ben tevreden met de aanpassingen, maar als bewoner van deze zwaar gebruikte weg, mede door vrachtwagens, blijft het een redelijk smalle en gevaarlijke weg, zeker met het oversteken.”*

*“De Harderwijkerweg is gevaarlijk geworden. Als er een ambulance aankomt kun je geen kant op om uit te wijken. Ook het heen en weer naar de rotonde rijden is tijdrovend en milieuvriendelijk.”*



*“Prima aanpassing van de weg. Het verkeer rijdt rustig en er zijn minder gelegenheden om linksaf te slaan. Inhalen (met gevaarlijke verkeerssituaties) is niet meer mogelijk!”*

*“Het Burgemeester Van Boeijenplein is te klein, onoverzichtelijk door de hoge muur, niet helemaal duidelijk met betrekking tot voorrang want bijna elke dag zit ik dicht op een aanrijding als ik de rotonde 3/4 moet nemen.”*

*“Het is veel veiliger geworden. Voor de aanpassingen gebeurden er veel kop/taartbotsingen. Nu gebeurt er zelden een ongeval.”*

Met name fietsers geven aan dat ze problemen hebben met het oversteken van de Harderwijkerweg. Uit de toelichtingen blijkt dat dit vooral te maken heeft met de oversteek bij het Burgemeester Van Boeijenplein. Om in de fietstunnels onder het plein te komen, moeten fietsers vanuit Ermelo eerst de Harderwijkerweg oversteken als zij vanaf het oostelijk gelegen fietspad komen. Niet alle fietsers wachten hierbij tot een veilig moment:

*“Voor fietsers is het oversteken aan het eind van de Harderwijkerweg (bij de Van Boeijenrotonde) onveiliger dan voorheen.”*

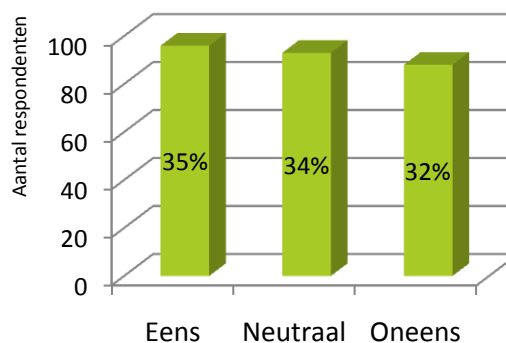
*“Het fietspad vanuit Ermelo naar de Ceintuurbaan stopt opeens, zeer onlogisch. Fietsers gaan soms op de weg verder.”*

*“Op de plek waar ik woon kun je oversteken via verkeerslichten bij de oversteekplaats voor fietsen. Dit is op de fiets niet altijd veilig omdat men door het rode licht rijdt.”*

Enkele vrachtwagenchauffeurs geven in de enquête aan dat de rotondes op de Harderwijkerweg erg krap zijn, waardoor zij een grote dode hoek hebben in hun spiegels.

Een ander belangrijk aandachtspunt voor de verkeersveiligheid dat in de enquête naar voren komt, is de snelheid van het verkeer op de N303. Ruim een derde van de weggebruikers vindt dat men zich niet goed aan de snelheid houdt (zie stelling hiernaast).

**Figuur 38** Men houdt zich niet goed aan de snelheid op deze weg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)



De onderstaande toelichting onderstreept dit aandachtspunt:

*“Er wordt veel te hard gereden! Wij wonen op nr. [...] en wij komen af en toe de weg niet op. Er wordt nooit gecontroleerd op ons deel (dicht bij Harderwijk). Bij een controle vanaf ons terrein (2 jaar geleden) waren in 4 uur tijd 430 auto's geflitst! [...] Vrachtwagens en bussen spanden de kroon met snelheden van wel 80 km/u. Sindsdien is er nooit meer controle geweest in ons deel.”*

- *Wijkplatforms, gemeenten en provincie vinden veiligheid verbeterd*  
Volgens de twee wijkplatforms is de verkeersveiligheid door de reconstructie verbeterd. Dit heeft volgens hen met name te maken met de verlaging van de snelheid naar 50 km/u.

Ook de partners en de provincie zijn van mening dat de verkeersveiligheid verbeterd is, zowel op de Harderwijkerweg als het Burgemeester Van Boeijenplein. Het verlagen van de maximum snelheid en de maatregelen die het wegbeeld hebben aangepast (middengeleider, stoepanden aan de zijkanen) zijn volgens de provincie een succesvolle oplossing gebleken, omdat het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen. In de interviews geeft de provincie wel aan dat de Harderwijkerweg uiteindelijk niet zo veilig is geworden als het ontwerp. Het was namelijk eerst verboden om op de Harderwijkerweg linksaf te slaan, maar dit verbod is nu niet meer van kracht omdat dit lastig te handhaven was. De middengeleider was eerst ook hoger en is nu subtieler gemaakt omdat niet alle bedrijven en woningen voldoende bereikbaar waren.

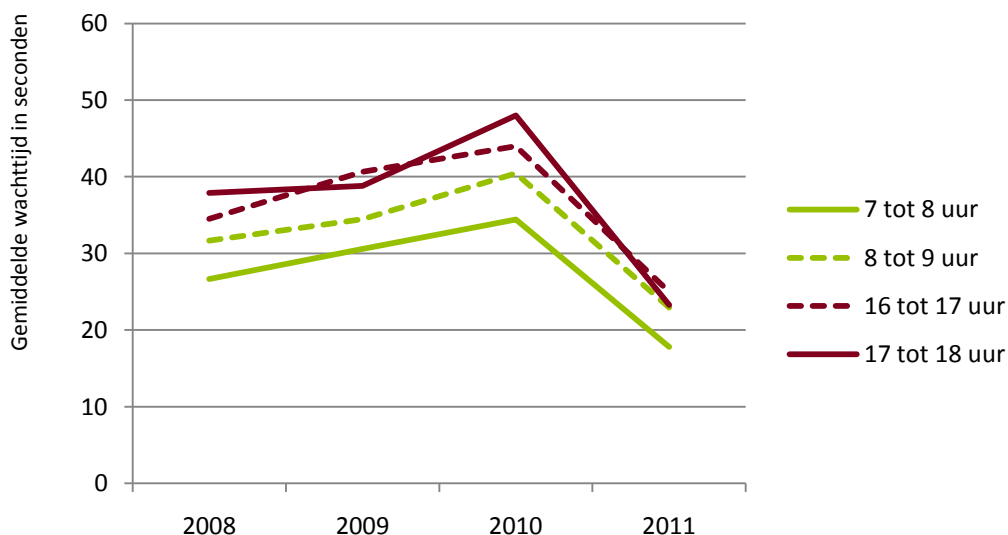
Doordat de rotondes op de Harderwijkerweg vrij krap zijn door gebrek aan ruimte, was de kans aanwezig dat het aantal ongevallen met fietsers op de rotondes zou toenemen door de aanpassingen. Dit komt echter niet uit de ongevallencijfers naar voren. Om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van fietsers op de Harderwijkerweg in de toekomst verder te verbeteren, wordt momenteel overwogen om het fietspad uit de richting Ermelo door te trekken naar de bestaande fietstunnel in de Berenkuil. Dit kon niet in het project worden meegenomen, omdat het stuk grond dat hiervoor nodig is nog niet beschikbaar was. Deze situatie is echter onlangs gewijzigd. Als het fietspad aan de oostelijke zijde van de Harderwijkerweg wordt doorgetrokken in de berenkuil, zal veiligheid en doorstroom van de fietsroute verder verbeteren.

### **Doorstroom**

- *Wachttijden bij de aansluiting op de A28 zijn over het algemeen kort*  
Uit de verkeersregelinstallaties bij de drie kruispunten ten noorden van het Burgemeester Van Boeijenplein (zie afbeelding op pagina 82) zijn vanaf 2008 gegevens uit te lezen over wachttijden. Van verschillende peildata in de periode

2008-2011 hebben we de wachttijden geanalyseerd. De resultaten zijn weergegeven in figuur 39 hieronder.

**Figuur 39** Gemiddelde wachttijden per kwartier bij de aansluitingen van de N303 op de A28



Toelichting: Gemiddelde wachttijden van alle rijstroken op de kruispunten op 12 verschillende werkdagen in 2008-2011

Bron: VRI-data provincie Gelderland (mei 2011)

De provincie hanteert de norm bij een kruispunt met vier takken dat weggebruikers niet langer dan twee minuten mogen wachten voor een verkeerslicht (dus voordat men groen licht krijgt). Bij een kruispunt met drie takken geldt een norm van 90 seconden. Beide getallen gelden ook voor de spits. Twee van de kruispunten bij de A28 hebben drie takken en een kruispunt heeft vier takken. Uit de figuur blijkt dat de gemiddelde wachttijden bij de kruispunten op de N303 ruim onder de negentig seconden liggen. Er kan dus over het algemeen goed doorgereden worden op dit deel van de N303.

De sterke daling van de wachttijden in 2011 is te verklaren door de nieuwe software die in augustus 2010 in de verkeersregelininstallaties is geïnstalleerd. Door de nieuwe software is het mogelijk om de verkeerslichten op de drie kruispunten beter op elkaar af te stellen dan voorheen. Ook zijn de wachttijden voor fietsers verkort. Hier werd volgens de provincie regelmatig over geklaagd omdat fietsers de kruispunten twee keer moeten oversteken. Om te controleren of de nieuwe software goed functioneert, heeft de provincie in september 2010 een visuele controle laten uitvoeren bij de kruispunten. Hieruit bleek dat de doorstroom goed verliep, er werden geen wachtrijen geconstateerd in de ochtend- en avondspits.

In gesprekken met de provincie wordt aangegeven dat een goede doorstroming op de kruispunten bij de A28 betekent dat de doorstroming op de andere wegdelen van de N303 Ermelo-Harderwijk ook overwegend goed zal zijn. Als er op het traject namelijk filevorming plaatsvindt, is dit terug te zien in de wachttijden bij de verkeerslichten.

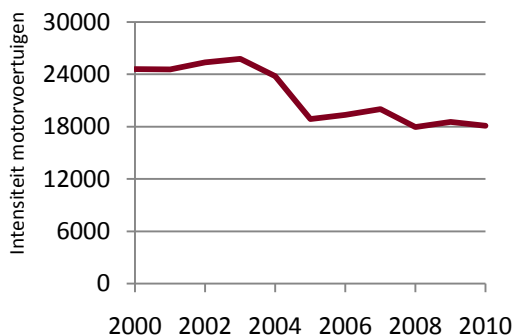
- *Soms lange wachttijden vanuit Ermelo*

Een nadere analyse van de wachttijden uit de richting van de Harderwijkerweg in Ermelo (vanaf het Burgemeester Van Boeijenplein) laat zien dat de wachttijden op twee peildata in 2011 op bepaalde momenten wel ruim boven de 120 seconden uitkwamen. Hieruit blijkt dat er soms filevorming plaatsvindt vanuit deze richting. Over het geheel genomen, zijn de wachttijden bij de kruispunten echter kort.

- *Verkeersintensiteiten zijn licht gedaald*

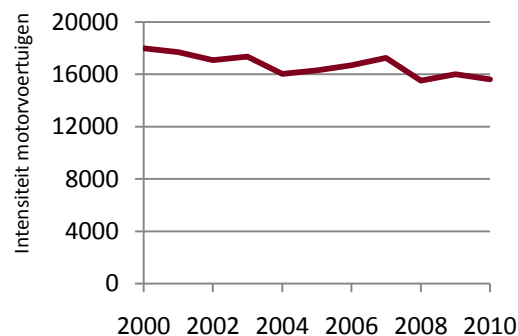
In de onderstaande grafieken is de verkeersintensiteit op het provinciale deel van de N303 tussen Ermelo en Harderwijk weergegeven. De grafiek links geeft het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag weer tussen het Burgemeester Van Boeijenplein (Groene Zoomweg/Ceintuurbaan) en de zuidelijke op- en afrit van de A28. De grafiek rechts geeft de intensiteiten op het provinciale deel van de Harderwijkerweg in Ermelo weer.

**Figuur 40** Wegvak Groene Zoomweg/Ceintuurbaan tot Op/afrit A28 Zuid (meting werkdag)



Bron: provincie Gelderland ([www.geldersverkeer.nl](http://www.geldersverkeer.nl))

**Figuur 41** Wegvak Ermelo tot Groene Zoomweg/Ceintuurbaan (meting werkdag)



Bron: provincie Gelderland ([www.geldersverkeer.nl](http://www.geldersverkeer.nl))

Vanaf 2004 is een scherpe daling te zien in het aantal motorvoertuigen op het wegvak tussen het Burgemeester Van Boeijenplein en de zuidelijke op- en afrit van de A28 (grafiek links). Deze daling is deels te verklaren door de werkzaamheden op de N303 (het Burgemeester Van Boeijenplein is in 2004-2005 aangelegd). Daarnaast is de zuidelijke buitenring (de Groene Zoomweg) rondom de Drielanden in deze periode gerealiseerd, waardoor de woonwijk ook in

westelijke richting werd ontsloten. In de jaren daarna blijft de verkeersintensiteit op het wegvak vrij stabiel, met een lichte daling in 2008.

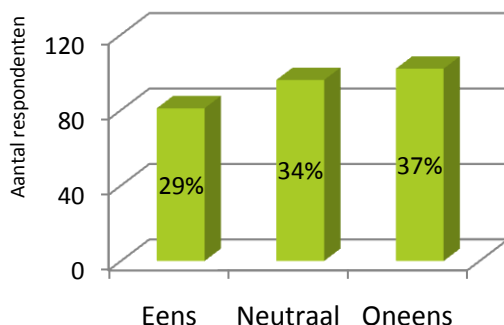
Voor het provinciale deel van de Harderwijkerweg in Ermelo zien we vanaf 2004 tot de reconstructie in de tweede helft van 2007 een stijgende lijn. Daarna volgt eveneens een lichte daling in 2008 en schommelt de intensiteit rond de 16.000 motorvoertuigen.

De lichte daling in 2008 van de intensiteiten op beide wegvakken kan worden verklaard door de opening van de tweede verbindingsweg (de Kolbaanweg) tussen Ermelo en Harderwijk. Deze weg is in maart 2008 geopend en vormt een nieuwe schakel tussen beide gemeenten. Hierdoor wordt de N303 enigszins ontlast. De dalingen in de verkeersintensiteiten zijn echter niet zodanig groot dat hieruit de opgetreden verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen worden verklaard.

- *Weggebruikers verschillen van mening over de doorstroming*

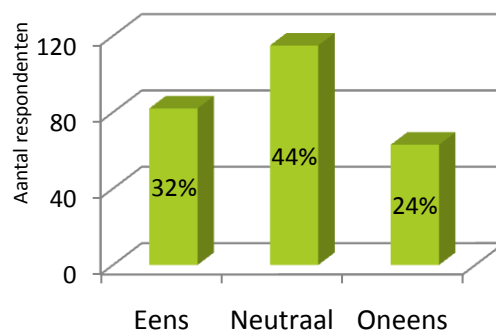
In de enquête hebben we aan weggebruikers twee stellingen over filevorming voorgelegd. Hun oordeel hierover ziet u in de onderstaande figuren.

**Figuur 42** Er zijn bijna nooit files op de Harderwijkerweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 43** Tijdens de spits moet ik soms lang wachten voordat ik het Burg. Van Boeijenplein op kan rijden



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Uit de figuren blijkt dat de meningen over files sterk verschillen. Voor de eerste stelling over de Harderwijkerweg geldt dat weggebruikers die vaak van de weg gebruik maken, vaker aangeven dat ze het met de stelling oneens zijn. Ook aanwonenden zijn het vaker met de eerste stelling oneens. In de toelichtingen bij de stellingen wordt door veel mensen aangegeven dat de middengeleider een belangrijke oorzaak is van de files. Door gebrek aan uitwijk- en inhaal mogelijkheden blijft het verkeer vastzitten achter vuilniswagens,

hulpdiensten en bestemmingsverkeer. Een aantal toelichtingen van weggebruikers over de doorstroom:

*“De bollenrotonde functioneert uitstekend. Doorstroming en afvloeien verkeer is goed. Onjuist gebruik van rotonde en richtingaanwijzers is vaak oorzaak stremming.”*

*“Ik vind een rotonde met dubbele banen lastig om te rijden. Maar de doorstroming van het verkeer is goed.”*

*“Wanneer de containers geleegd worden staat er al snel een lange file achter de vuilnisauto. Nee, de doorstroming en daarmee het milieu is door de herinrichting van de N303 zeker niet bevorderd.”*

*“Deze nieuwe aanleg geeft zeer veel file eind van de middag voor ons huis.”*

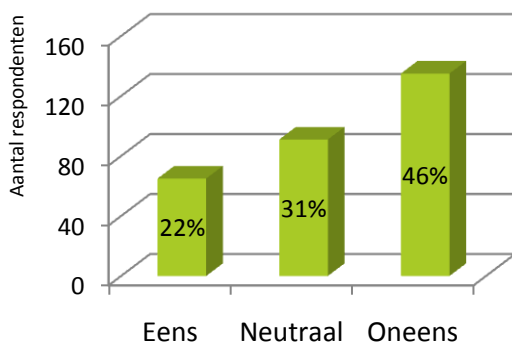
Voor de doorstroming van het fietsverkeer blijkt vooral de oversteek bij de Fokko Kortlanglaan een knelpunt te zijn. Daar moet namelijk de weg overgestoken worden om de ingang van de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein te kunnen bereiken. Een aantal aanwonenden geeft aan dat er door fietsers ook over de rotonde wordt gereden als ze niet willen wachten voor de oversteek. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ook voor automobilisten zorgt de fietsoversteekplaats voor belemmeringen in de doorstroom:

*“De verkeersontwikkeling nu is veel rustiger dan voorheen. Minpunt evenwel is, dat fietsverkeer van Ermelo naar Harderwijk middels een verkeerslicht moet oversteken: dat geeft vertraging (en de fietsers moeten 200m verderop, op de Oranjelaan in Harderwijk weer oversteken).”*

*“Oversteek fietsers ter hoogte van de Fokko Kortlanglaan veroorzaakt files op en voor de rotonde tijdens spitsuur.”*

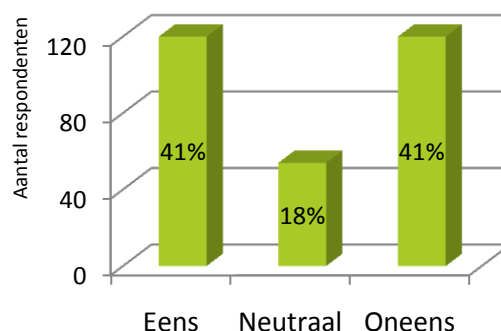
Bijna de helft van de weggebruikers en aanwonenden vindt niet dat ze sneller op hun bestemming aankomen dankzij de aanpassingen op de N303 tussen Ermelo en Harderwijk (zie figuur 44 op de volgende bladzijde). Ongeveer een kwart vindt van wel.

**Figuur 44** Ik kom sneller op mijn bestemming dankzij de aanpassingen op de N303 Ermelo-Harderwijk



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 45** Ik ben ontevreden over het feit dat de N303 een 50 km/u weg is geworden



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Veel reacties van weggebruikers en aanwonenden in de enquête gaan over de verlaging van de snelheid van 80 km/u naar 50 km/u. Figuur 45 laat zien dat de meningen van de weggebruikers en aanwonenden hierover gelijk verdeeld zijn: 41% is het met de stelling eens en 41% is het oneens. Uit verdere analyse van de gegevens blijkt dat fietsers significant vaker tevreden zijn met de verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/u. Motorrijders zijn daarentegen vaker ontevreden met de verlaging. Hieronder ziet u een aantal toelichtingen over de maximum snelheid:

*“Waarom 50 km/u? Ik rijd tegenwoordig via de Eendenparkweg buiten de bebouwde kom naar Ermelo-Oost. Gaat veel sneller.”*

*“50 kilometer is echt een verbetering, hard zat. En je kunt met de auto ook goed de weg op doordat je niet de weg meer mag oversteken, alhoewel veel mensen dat toch doen.”*

*“Dat het nu een 50 km/u weg is, maakt dat ik vaker gebruik maak van de binnenwegen van Ermelo, omdat dat sneller is om in Putten te komen.”*

*“Je moet omrijden via de rotondes om bedrijven te bereiken. Dat strookt voor mij niet met de verlaagde snelheid van 50 km per uur.”*

- *Wijkplatforms vinden de doorstroming verbeterd*

De twee Ermelose wijkplatforms vinden allebei dat de doorstroming door de reconstructie is verbeterd. Een van hen geeft aan dat er voor hulpdiensten nu betere passeermogelijkheden zijn bij files dan voor de reconstructie het geval was.

In de interviews heeft de provincie aangegeven dat er in de voorbereidingsfase met de hulpdiensten is gesproken over de middengeleider. Voor de hulpdiensten is de huidige situatie namelijk niet optimaal, omdat de wegen te krap te zijn om auto's goed te kunnen passeren. De voorkeur van de hulpdiensten lag daarom niet bij de middengeleider, maar zij hebben er wel mee ingestemd. De middengeleider is uiteindelijk iets verlaagd om een goede doorgang voor de hulpdiensten mogelijk te maken.

- *Beide gemeenten zijn tevreden over de doorstroom*

Gemeente Ermelo en gemeente Harderwijk zijn tevreden over de doorstroom. Gemeente Harderwijk heeft geen signalen ontvangen dat de huidige capaciteit onvoldoende is voor de intensiteit op het Burgemeester Van Boeijenplein. Dat kan volgens de gemeente ook niet, want deze nieuwe weg is berekend op de verkeersintensiteit waarbij de woonwijk Drielanden volledig is volgebouwd en dat is nog niet het geval.

- *Provincie is tevreden over de doorstroom, maar ziet dit niet meer als hoofddoelstelling van het project*

De provincie is tevreden met de huidige doorstroming van het verkeer. De fietsroutes zijn volgens de provincie drukbereden en fietsers hebben voorrang op de rotondes waardoor de doorstroming voor hen goed verloopt. Ook het Burgemeester Van Boeijenplein functioneert goed qua afwikkeling. Er zijn extra rijstroken aangelegd om de capaciteit te vergroten. De files en wachttijden zijn volgens de provincie opgelost. Er komen geen klachten over filevorming op de N303 Ermelo-Harderwijk bij de provincie binnen. In de interviews met de provincie wordt aangegeven dat er voor de Harderwijkerweg geen maatregelen getroffen zijn om er meer of minder auto's overheen te laten rijden. Dit was ook niet het doel van het project, het ging met name om het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hieruit blijkt dat de doelstellingen van de reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo gedurende de voorbereidingsfase verschoven zijn richting leefbaarheid. In het Statenvoorstel (PS2004-809) staat immers vermeld dat het bevorderen van de doorstroming een van de oorspronkelijke doelstellingen van het project is.

Het grootste knelpunt voor de doorstroming van fietsers bevindt zich bij de oversteek voor het Burgemeester Van Boeijenplein. Circa 2000 fietsers steken in Ermelo de weg over om in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein te komen en moeten vervolgens opnieuw de weg oversteken na de A28. De eerder genoemde doortrekking van het fietspad aan Ermelose zijde in de berenkuil zal de doorstroming van fietsers sterk verbeteren. Het is echter nog niet zeker of deze maatregel daadwerkelijk zal worden uitgevoerd.

De provincie heeft echter al wel maatregelen getroffen om de wachttijden voor fietsers ten noorden van de A28 te verbeteren. Na de installatie van de nieuwe verkeersregelinstallaties ten noorden van het Burgemeester Van Boeijsplein in 2005 is in augustus 2010 nieuwe software geïnstalleerd om de verkeersstromen verder te optimaliseren. Omdat er drie kruispunten vlak bij elkaar liggen, was het lastig om van te voren een groene golf te berekenen. Door de nieuwe software is de groene golf opnieuw bijgesteld op basis van de praktijkcijfers. Ook zijn de wachttijden van fietsers met de nieuwe software verkort. De verkeersregelinstallaties functioneren nu naar volle tevredenheid van de provincie.

### Bereikbaarheid

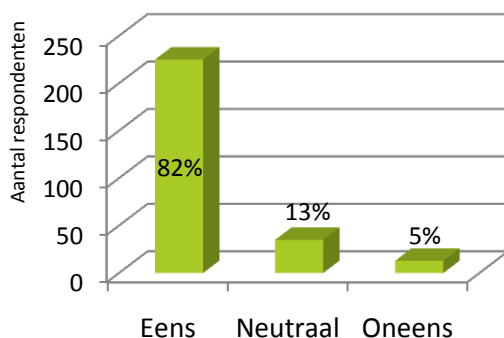
- *Woonwijk Drielanden volgens weggebruikers voldoende bereikbaar; bedrijven en woningen aan de Harderwijkerweg niet*

Ruim tachtig procent van de weggebruikers en aanwonenden vindt de woonwijk Drielanden voldoende bereikbaar dankzij het Burgemeester Van Boeijsplein. De bereikbaarheid van de bedrijven en woningen aan de Harderwijkerweg is volgens bijna de helft van weggebruikers en aanwonenden echter wel een probleem. Met name aanwonenden vinden dat de woningen en bedrijven onvoldoende bereikbaar zijn.

102

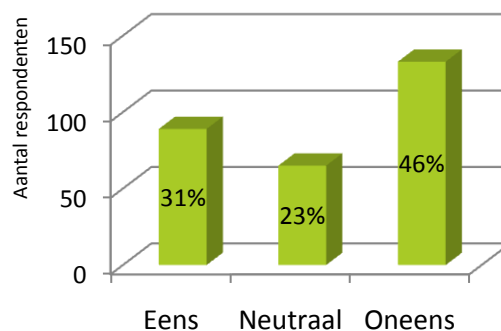
Bestemming bereikt

**Figuur 46** De wijk De Drielanden is voldoende bereikbaar dankzij het plein



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 47** Ik kan de woningen aan de Harderwijkerweg prima bereiken



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

In de toelichtingen bij de enquête wordt de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven aan de Harderwijkerweg veel genoemd. Hieronder volgen enkele citaten over de bereikbaarheid:

*“Van de woningen en bedrijven aan de Harderwijkerweg kun je niet zeggen dat die prima bereikbaar zijn. De verhoogde middenberm is voor de doorstroming*



van het verkeer een prima oplossing, maar als de woning of het bedrijf van bestemming aan de andere zijde van de rijbanen ligt, nodigt dat altijd wel bestuurders uit tot zeer gevaarlijk rijgedrag. [...] Omrijden via de volgende rotonde is kennelijk niet voor iedereen een bruikbare optie.”

“Ik kan woningen gemakkelijk bereiken door over de middenberm te rijden; dit zal wel niet de bedoeling zijn, denk ik.”

“Wij hebben iedere dag last van de verhoogde binnenberm - wij hebben hier een verkooppunt en missen veel klanten.”

- *Gemeente Harderwijk vindt bereikbaarheid van Drielanden verbeterd*

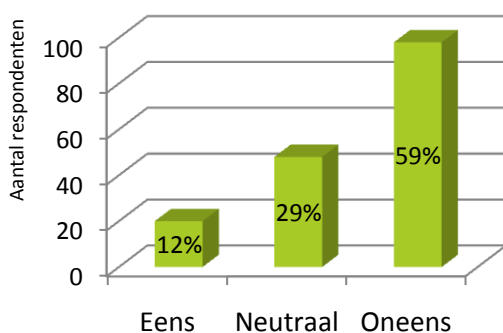
De gemeente Harderwijk vindt dat de bereikbaarheid van Harderwijk verbeterd is door de aanleg van het Burgemeester Van Boeijenplein, maar ook dankzij de vernieuwde zuidelijke buitenring (de Groene Zoomweg). Hierdoor zijn de woonwijk Drielanden en de op- en afritten van de A28 beter aangesloten op de verkeersstructuur.

### Leefbaarheid

- *Ruim zestig procent van weggebruikers ondervindt minder overlast*

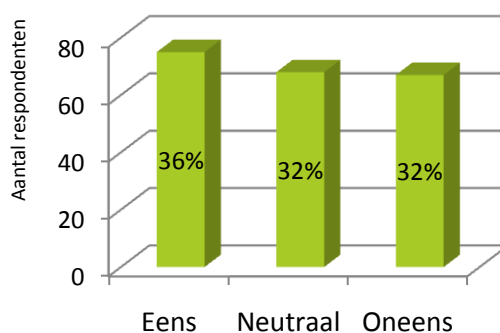
Bijna zestig procent van de weggebruikers en aanwonenden is het oneens met de stelling ‘ik ondervind meer overlast van de vernieuwde Harderwijkerweg’ (zie figuur 48 hieronder). Hierbij is geen verschil tussen mensen die aan de weg zelf wonen of net wat verder weg. Uit de toelichtingen op de stellingen blijkt dat enkele omwonenden wel meer overlast ondervinden. Het gaat dan met name om geluidsoverlast door te hard rijden.

**Figuur 48** Ik ondervind meer overlast (geluid, lucht, vervuiling) van de vernieuwde Harderwijkerweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

**Figuur 49** Ik voel me niet veilig in de fietstunnel onder het Burgemeester Van Boeijenplein



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Als het gaat om vervuiling worden er in de toelichtingen meer opmerkingen gemaakt over vervuiling in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein. Ook geven veel mensen aan zich 's avonds niet veilig te voelen in de fietstunnels (zie figuur 49). In de toelichtingen worden daarover onder andere de volgende opmerkingen gemaakt:

*“Het is vervelend dat er vaak hangjongeren zijn in de fietstunnel. Zij gooien daar vaak bierflesjes e.d. stuk. Vooral 's avonds is het niet altijd prettig als daar jongeren rondhangen.”*

*“Ik als fietser (vrouw, 31) durf deze rotonde in het donker of schemer niet alleen te nemen.”*

*“Wanneer wij op de fiets van Ermelo naar Harderwijk gaan, nemen wij bewust een andere route omdat de fietstunnel te zeer verscholen ligt en zeer onveilig voelt, zeker 's avonds.”*

*“Te weinig overzicht bij inrijden.”*

De meeste weggebruikers en aanwonenden (44%) vinden de Harderwijkerweg goed passen in de bestaande bebouwing. 24% is het hiermee oneens. Er worden daarbij vooral opmerkingen gemaakt over de groenvoorzieningen. Met name fietsers en voetgangers vinden dat er meer geld besteed had moeten worden aan groenvoorzieningen:

*“De beplanting is zeer summier en betreurenswaardig. Verderop richting/in Ermelo is het fatsoenlijker en veel mooier. Wij hebben nog geen groen blaadje gezien aan die groenafschieding; paar zielige dooie zwarte takjes zijn het. En de rotonde is helemaal nog niet ingericht. Ik bedoel niet de bollenrotonde want die is echt prachtig!”*

*“Het groenonderhoud langs de weg is schandalig slecht, nogmaals dat had beter een overrijdbare strook kunnen zijn zoals de middenberm.”*

*“De groenvoorziening is gewoon waardeloos af en toe een takje wat het doet. Bij het deel dat de gemeente veranderd heeft, staan de struiken er veel beter bij! Bij de rotondes wordt weinig gemaaid en bij bijvoorbeeld de Kalkoenweg staat het onkruid soms wel een meter hoog [...] Dit is onveilig voor overstekende fietsers.”*

- *Wijkplatform, partners en provincie vinden leefbaarheid verbeterd*  
Een van de twee wijkplatforms vindt dat de leefbaarheid is verbeterd door de reconstructie. Er is minder geluidsoverlast voor de aanwonenden. Het andere wijkplatform is neutraal over de leefbaarheid.

De leefbaarheid speelde vooral voor de gemeente Ermelo. Om de leefbaarheid te verbeteren, heeft de gemeenteraad van Ermelo aangestuurd op het verlagen van de maximum snelheid naar 50 km/u. Daarnaast is voor de aanwonenden geluidsreducerend asfalt aangelegd op de Harderwijkerweg. De gemeente is tevreden met het resultaat. De weg is rustiger geworden. Minder tevreden is de gemeente over de groenvoorziening. Het ontbrak aan ruimte op het provinciale deel van de Harderwijkerweg om voldoende groenvoorziening aan te kunnen leggen, maar de gemeente vindt wel dat het er nu netjes uit ziet.

Een ander aandachtspunt met betrekking tot de leefbaarheid is de sociale veiligheid voor fietsers in de berenkuil. Er komen soms signalen bij de gemeente binnen over hangjeugd en graffiti.

De provincie is tevreden over de maatregelen die zijn getroffen om de leefbaarheid te verbeteren. De verwachting is dat de geluidshinder afgenomen zal zijn door het soort asfalt dat er nu ligt, maar dit is niet op locatie gemeten. De provincie geeft aan dat de groenvoorzieningen conform het beleid onderhouden worden. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen de kwaliteit en kosten. Voor de een zal dit er voldoende netjes uitzien, voor de ander niet.

#### **Verklaringen maatschappelijke effecten en neveneffecten**

De aandacht voor draagvlak is volgens de provincie een belangrijke succesfactor geweest voor de gerealiseerde effecten op de Harderwijkerweg in Ermelo. Er is veel tijd en energie gestoken in het realiseren van een oplossing waar grote mate van overeenstemming over was. De geïmplementeerde maatregelen (verlaging van de maximum snelheid, aanpassing van het wegbeeld, geluidsreducerend asfalt) leveren de maatschappelijke effecten op die de provincie van te voren verwacht had.

Als verklaring voor de maatschappelijke effecten op het Burgemeester Van Boeijenplein noemt de provincie de goede technische en verkeerskundige oplossing die hiervoor ontworpen is. Het is gelukt om een oplossing te bouwen die vooral binnen de bestaande ruimte is gebleven met minimale gevolgen voor de omgeving.

Er zijn geen grote neveneffecten opgetreden door de reconstructie van de N303 Ermelo-Harderwijk. Er is beperkt sluipverkeer dat, zo blijkt uit de enquête, met name veroorzaakt wordt door de verlaging van de maximum snelheid op de Harderwijkerweg. Hierdoor zoeken mensen andere routes. De sociale onveiligheid in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein is een neveneffect dat volgens de provincie in het algemeen bij fietstunnels optreedt.

## 4.4 Prestaties in tijd en geld

### *Norm*

- De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.

### *Bevindingen*

- Zowel van het deelproject Harderwijk als het deelproject Ermelo is de vastgestelde planning overschreden. Voor het deel Harderwijk kwam dit voornamelijk door de technische complexiteit van het project. Voor Ermelo zat de vertraging met name in het verkrijgen van draagvlak, het doorlopen van procedures en wijziging van het bestemmingsplan.
- Beide projecten zijn ruim binnen het vastgestelde budget uitgevoerd. De onderschrijding heeft in beide gevallen voor het grootste deel met het risicoprofiel te maken. Voor deel Harderwijk heeft de provincie uit voorzorg een hoog bedrag geraamd als risicopost vanwege de aanwezige hoofdgasleiding en het riooltransport onder het Burgemeester Van Boeijenplein. Bij calamiteiten zouden de kosten namelijk hoog op kunnen lopen. Bij deel Ermelo was de risicopost eveneens hoog geraamd, vanwege de zoektocht naar voldoende draagvlak voor de oplossingsvariant.
- De samenwerking met partners, belangengroepen en burgers is goed verlopen, met uitzondering van de beginfase van het project Ermelo waar de gesprekken vastliepen. Betrokken belangengroepen geven aan dat er voldoende rekening gehouden is met de verschillende belangen bij de reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo.

### **Prestaties in tijd**

Beide deelprojecten van de reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk kennen een lang voorbereidingstraject. De visie voor aanpassing van de hoofdwegenstructuur tussen Ermelo en Harderwijk is halverwege de jaren negentig vastgelegd in een convenant tussen beide gemeenten. De provincie was hierbij als gesprekspartner betrokken.

#### • *Deel Harderwijk*

Voor het deel Harderwijk hebben de provincie en de gemeente Harderwijk in april 2002 een intentieverklaring ondertekend voor de reconstructie van de N303. Daarbij is uitgegaan van een planning waarbij de werkzaamheden voor eind 2002 zouden zijn aanbesteed en in 2003 zouden worden opgeleverd. De intentieverklaring hield in dat de provincie en de gemeente zo snel mogelijk een overeenkomst zouden ondertekenen waarbij de financiering, aanleg, beheer en onderhoud van de provinciale N303 en aansluitende gemeentelijke wegen werd

geregeld. Vervolgens zijn de plannen voor de reconstructie in juni 2002 in een Statenvoorstel aan Provinciale Staten voorgelegd. Hierin is de genoemde planning formeel vastgelegd.

Uiteindelijk is de samenwerkingsovereenkomst pas in april 2004 door beide partners ondertekend. Vervolgens is halverwege 2004 met de uitvoering begonnen. De reden waarom het project vertraagd is, heeft voornamelijk te maken met de technische complexiteit van het project. Op de locatie waar de rotonde aangelegd zou gaan worden, liep zowel een hoofdgasleiding als een riooltransportleiding. Er is daarom veel tijd gestoken in het goed opstellen van het contract met de gemeente Harderwijk en de aanbestedingscontracten. Ook heeft het aanpassen van het bestemmingsplan lang geduurd. Het ontwerp was in eerste instantie te krap, waardoor met het nieuwe bredere ontwerp een aantal procedures opnieuw moesten worden doorlopen.

Met het Waterschap Veluwe zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de verlegging van het transportriool en de verdeling van de kosten. De bestaande riooltransportleiding moest namelijk vervangen worden door twee nieuwe leidingen naast elkaar om de berenkuilconstructie te kunnen realiseren. De fietstunnels zijn uiteindelijk boven de leidingen aangelegd en daarboven is de rotonde gebouwd. In de onderstaande tabel staat een overzicht van de prestaties met betrekking tot de doorlooptijd.

107

Bestemming bereikt

**Tabel 11** Prestaties in tijd: wanneer moet deel Harderwijk gerealiseerd zijn?

Deel Harderwijk	
Planning	<ul style="list-style-type: none"><li>Uitvoering in 2002-2003 (fietstunnel onder de A28 na 2003)</li></ul>
Realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>Uitvoering: half 2004-eind 2005</li><li>Officiële opening: 21 december 2005</li></ul>

Bron: Statenvoorstel G-660 (14 juni 2002)

- *Deel Ermelo*

De voorbereiding van het deel Ermelo bereikte in 2002 een impasse. De gesprekken tussen de provincie, de gemeente en bewoners (belanghebbenden) over de inrichting van de Harderwijkerweg verliepen zeer moeizaam. Er was onvoldoende draagvlak voor de voorgestelde oplossingen (wel of geen parallelwegen langs de Harderwijkerweg). De provincie heeft toen besloten om een nieuwe start te maken met het ontwerp, waarbij er binnen de beschikbare ruimte naar een passende oplossing is gezocht. In november 2004 is het voorstel met het definitieve ontwerp voor de reconstructie aan Provinciale Staten

voorgelegd. In dit voorstel wordt vermeld dat het project in 2006 gerealiseerd zou worden.

De uitvoering heeft echter een jaar later plaatsgevonden. De reden hiervoor lag voornamelijk bij het verkrijgen van voldoende draagvlak, het aanpassen van het bestemmingsplan en het doorlopen van procedures. Er was bijvoorbeeld een actieve wijkvereniging die een contra-expertise heeft laten uitvoeren door een adviesbureau. Zij stelden de capaciteit van de geplande enkelstrooksrotondes op de Harderwijkerweg ter discussie. De uitvoering is uiteindelijk in mei 2007 van start gegaan en het project is in november 2007 officieel geopend.

**Tabel 12** Prestaties in tijd: wanneer moet deel Ermelo gerealiseerd zijn?

Deel Ermelo	
Planning	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uitvoering in 2006</li></ul>
Realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uitvoering: mei-november 2007</li><li>• Officiële opening: 2 november 2007</li></ul>

Bron: Statenvoorstel PS2004-809 (9 november 2004)

### Prestaties in geld

De beschikbare budgetten voor beide deelprojecten zijn door Provinciale Staten met een voorbereidingskrediet vastgesteld. Voor het deel Harderwijk ging dit om een bedrag van € 12,4 miljoen en voor Ermelo € 6,2 miljoen. Beide projecten hebben uiteindelijk minder gekost.

- *Deel Harderwijk*

Het deel Harderwijk heeft de provincie een bedrag van € 9.605.346 gekost. Het grootste deel van dit bedrag zijn kosten voor de grondwerken en verhardingen (ruim € 6,5 miljoen). Bijna € 1,5 miljoen is besteed aan grondaankopen. De gemeente Harderwijk heeft € 1 miljoen bijgedragen aan het project. Waterschap Veluwe heeft een bedrag van € 260.000 bijgedragen voor de reconstructie van de riooltransportleidingen onder de rotonde.

De reden waarom het project minder heeft gekost dan was voorzien, heeft voornamelijk te maken met het risicoprofiel. Door de aanwezigheid van de hoge druk gasleiding en het transportriool is de risicopost bewust hoog geraamd. Bij een calamiteit zouden de kosten namelijk enorm op kunnen lopen. Ook is de aanbesteding iets lager uitgevallen dan geraamd.

**Tabel 13** Prestaties in geld: hoeveel mag deel Harderwijk kosten?

Deel Harderwijk	
Planning	€ 12.400.000
Realisatie	€ 9.605.346

Bron: Statenvoorstel G-660 (14 juni 2002)

- **Deel Ermelo**

De reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo heeft € 3.244.682 gekost. Ongeveer € 2,5 miljoen is besteed aan grondwerken en verhardingen. De grondaankoop bedroeg € 57.000. De gemeente Ermelo heeft geen financiële bijdrage geleverd aan dit project.

De lagere kosten zijn ook voor het deel Ermelo met name veroorzaakt door een hoge raming van de risicopost. Hier was er echter geen sprake van een technisch risico, maar van een risico voor het draagvlak. Bij het opstellen van de begroting waren de plannen nog niet volledig uitgekristalliseerd en gezien het langdurige voorbereidingstraject is in de raming rekening gehouden met mogelijke wijzigingen in de plannen. Een klein deel van de onderbesteding werd verder veroorzaakt door lagere aanbesteding.

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de prestaties met de planning en realisatie van het budget voor het deelproject Ermelo.

**Tabel 14** Prestaties in geld: hoeveel mag deel Ermelo kosten?

Deel Ermelo	
Planning	€ 6.200.000
Realisatie	€ 3.244.682

Bron: Statenvoorstel PS2004-809 (9 november 2004)

### Samenwerking

De provincie heeft voor het project N303 Ermelo-Harderwijk een klankbordgroep, stuurgroep en een projectgroep opgezet. De stuurgroep bestond uit bestuurders van de provincie en bestuurders van beide gemeenten. De projectgroep bestond uit ambtenaren van de provincie en gemeenten. De projectgroep en stuurgroep zijn regelmatig bij elkaar gekomen. In de klankbordgroep waren onder andere ondernemers, belangenorganisaties (waaronder wijkplatforms en de fietsersbond) en aanwonenden

vertegenwoordigd. De klankbordgroep had een adviserende stem richting de project- en stuurgroep.

De samenwerking is volgens de partners en de wijkplatforms over het algemeen goed verlopen. Met uitzondering van de beginfase van het deelproject Ermelo, waarin de gesprekken erg moeizaam verliepen. Door het maken van een nieuwe start en het opstellen van een gezamenlijk projectplan met afspraken over de besluitvorming, is het project daarna toch goed van de grond gekomen. Burgers zijn bij de reconstructie van de Harderwijkerweg uitgebreid betrokken geweest tot aan de uitvoering, onder andere via inloopavonden. De provincie geeft aan veel aandacht besteed te hebben aan de communicatie. Er blijven echter altijd tegengestelde belangen bij projecten waar zoveel mensen bij betrokken zijn. Bij het deelproject Harderwijk verliep de communicatie anders, omdat er minder mensen bij betrokken waren en zodoende ook minder belangen speelden.

De Ermelose wijkplatforms bevestigen in de enquête de goede samenwerking met de provincie. Een van de wijkplatforms had een belangrijke rol in de klankbordgroep. De rol en taak van de provincie was voor de wijkplatforms duidelijk en er was voldoende ruimte voor inbreng, waar vervolgens ook naar geluisterd is. Er is volgens de wijkplatforms daarnaast voldoende rekening gehouden met de verschillende belangen, waaronder die van de hulpdiensten en fietsers/voetgangers.

110

Bestemming bereikt

Een aandachtspunt voor de samenwerking vanuit de betrokken partners was de wisseling in projectleiders. Voor het deel Ermelo zijn er vanuit de provincie drie verschillende projectleiders betrokken geweest. Dit maakt de communicatie lastig. Er wordt dan ook aanbevolen om bij wegenprojecten te zorgen voor één contactpersoon.



## 4.5 Rol van Provinciale Staten

### *Norm*

- Provinciale Staten worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties.

### *Bevindingen*

- Provinciale Staten hebben de voorbereidingskredieten en planning van beide deelprojecten van de N303 Ermelo-Harderwijk vastgesteld door besluitvorming over de bijbehorende Statenvoorstellen. Beide Statenvoorstellen zijn uitgebreid besproken in de Staten(commissies).
- Provinciale Staten hebben voortgangsinformatie ontvangen over de planning en het budget gedurende de uitvoering van de deelprojecten.

### **Besluitvorming**

Provinciale Staten hebben over de uitvoering van de reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk besloten aan de hand van Statenvoorstellen per deelproject. Op 22 september 2002 hebben PS besloten over het deel Harderwijk en een voorbereidingskrediet van € 12,4 miljoen beschikbaar gesteld. Op 15 december 2004 hebben PS het voorbereidingskrediet voor de reconstructie van de Harderwijkerweg in Ermelo vastgesteld. Beide voorstellen zijn besproken in de Statencommissie Verkeer en Water en in een PS-vergadering. Zo zijn er onder andere vragen gesteld over het al dan niet realiseren van een vierde poot in de fietstunnels onder het Burgemeester Van Boeijenplein en of er voldoende draagvlak was vanuit de gemeente en inwoners van Ermelo voor de plannen met de Harderwijkerweg.

### **Informatievoorziening**

In het Statenvoorstel van het deelproject Harderwijk wordt een aantal te bereiken effecten vermeld. Zo staat er bijvoorbeeld dat 'verkeersveiligheid voor het fietsverkeer zal toenemen door de ongelijkvloerse kruisingen'. In het Statenvoorstel van deelproject Ermelo ontbreken de gewenste effecten. Dit voorstel gaat vooral over de afweging van alternatieven en de voortgang van het proces.

Tijdens de uitvoering van de projecten zijn PS geïnformeerd via de Voortgangsrapportages 'Werken aan mobiliteit'. Hierin werd voor beide deelprojecten jaarlijks de voortgang in beeld gebracht. Het gaat dan om zaken als een omschrijving van het project, de planning, het budget en de stand van zaken. PS hebben daarmee voldoende outputinformatie ontvangen over de reconstructie van de N303 in Ermelo en Harderwijk. Na afronding van de

projecten zijn PS echter niet geïnformeerd over de gerealiseerde maatschappelijke effecten.

# Bijlagen

# Bijlage 1: Normenkader

Voor het onderzoek hebben we het volgende normenkader opgesteld:

**Tabel 15** Normenkader

Thema	Normen
Probleemanalyse en afwegingen	<ul style="list-style-type: none"><li>• De (verkeers)situatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht.</li><li>• De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt.</li><li>• De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming van een groot wegenproject.</li></ul>
Beleidsdoelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• De beoogde maatschappelijke effecten zijn voorafgaand aan het project helder en meetbaar geformuleerd.</li></ul>
Maatschappelijke effecten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uit de maatschappelijke effecten blijkt dat de vooraf gestelde beleidsdoelen zijn gehaald.</li></ul>
Prestaties in tijd en geld	<ul style="list-style-type: none"><li>• De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.</li></ul>
Rol van PS	<ul style="list-style-type: none"><li>• PS worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties.</li></ul>

## Bijlage 2: Opzet en respons enquêtes

Om inzicht te krijgen in de meningen van weggebruikers en betrokken organisaties over de provinciale projecten hebben we via internet enquêtes gehouden. In deze bijlage beschrijven we de opzet en respons van de enquêtes.

### Enquête weggebruikers

Voor de weggebruikers hebben we een website ingericht ([www.blijmetdeweg.nl](http://www.blijmetdeweg.nl)) waarop we voor elk wegenproject een enquête hebben geplaatst:



115

Bestemming bereikt

De enquêtes op de website waren toegankelijk voor iedereen. Respondenten konden de enquêtes van meerdere wegenprojecten invullen. Door een check op de login-gegevens (cookie check) hebben we geprobeerd het invullen van steeds dezelfde enquête te voorkomen. Hoewel dit niet volledig uit te sluiten is, zijn er uit de analyses geen signalen naar voren gekomen dat respondenten elke keer dezelfde enquête hebben ingevuld. De gegevens zijn anoniem verzameld.

### *Benadering respondenten*

De respondenten in Gelderland en Overijssel zijn op verschillende wijze benaderd, afhankelijk van de beschikbare middelen en mogelijkheden. In Overijssel hebben we de respondenten benaderd via een tekstkar langs de wegenprojecten. Hiermee hebben we zowel de mensen uit de omliggende dorpen (waaronder Heeten en Wesepe) bereikt, maar ook weggebruikers die verder weg wonen. De bewoners van de lintbebouwing in Wesepe hebben we daarnaast per brief benaderd, om ervoor te zorgen dat de meningen van deze specifieke groep ook voldoende in de enquête terug zouden komen.

In Gelderland hebben we de weggebruikers door middel van een brief benaderd. Hierbij hebben we onderscheid gemaakt tussen mensen die dichtbij een wegenproject wonen en mensen die verder weg wonen maar wel van de weg gebruik maken. Onder beide groepen weggebruikers is een aselechte steekproef getrokken op basis van adresgegevens. In totaal zijn rond de 8000 inwoners van Gelderland aangeschreven.

### *Respons*

De enquêtes konden worden ingevuld vanaf 8 maart 2011 tot en met 31 maart 2011. De respons is in onderstaande tabel weergegeven:

**Tabel 16** Respons enquête onder weggebruikers per project

Project	Aantal respondenten
N348 Rondweg Wesepe	229
N332 Rondweg Heeten	266
N377 Lichtmis	108
<b>Totaal Overijssel</b>	<b>603</b>
N325 Nijmeegseplein	220
N837 Arnhem-Heteren	226
N303 Ermelo-Harderwijk	303
<b>Totaal Gelderland</b>	<b>749</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>1352</b>

De bevindingen uit de enquêtes zijn niet representatief voor alle inwoners van Gelderland en Overijssel, daarvoor is het aantal respondenten te klein. Ook sluit de keuze voor een enquête met een open en anoniem karakter dit uit. De

resultaten geven een beeld van de maatschappelijke effecten die door een deel van de weggebruikers worden geconstateerd.

#### *Inhoud vragenlijst*

Om zoveel mogelijk volledig ingevulde vragenlijsten te krijgen, is gekozen voor een korte enquête met veel gesloten vragen (stellingen en ja/nee-vragen). Er is daarbij voldoende ruimte gecreëerd voor respondenten om eventueel toelichtingen te geven op de vragen. De meeste respondenten hebben daar gebruik van gemaakt. Daarnaast hebben we de mogelijkheid gegeven om vragen met 'weet niet' of 'niet van toepassing' te beantwoorden om de resultaten zo zuiver mogelijk te houden. Om respondenten alert te houden bij het invullen van de stellingen hebben we deze soms positief en soms negatief geformuleerd. Uit de toelichtingen op de stellingen blijkt dat dit goed heeft gewerkt en niet tot verwarring heeft geleid, een enkele uitzondering daargelaten.

#### **Enquête betrokken organisaties**

Er zijn verschillende (maatschappelijke) organisaties betrokken geweest bij de wegenprojecten. We hebben deze organisaties per e-mail benaderd om mee te werken aan het onderzoek. Door middel van een link konden respondenten een online vragenlijst invullen over hun rol in het project en de samenwerking met de provincie. De reacties van de betrokkenen zijn anoniem in het rapport verwerkt.

117

Bestemming bereikt

#### *Respons*

Via de provincies hebben we een lijst met contactgegevens gekregen van de betrokken organisaties. Het aantal organisaties verschilt sterk per project, onder andere door het type project maar ook door de beschikbaarheid aan gegevens bij de provincie. In totaal zijn in de maanden maart en april 2011 rond de tachtig respondenten benaderd, waarvan er 36 een enquête hebben ingevuld. In de tabel 17 op de volgende pagina is de respons per project weergegeven.

**Tabel 17** Respons enquête onder betrokkenen per project

Project	Aantal	Type organisaties
N348 Rondweg Wesepe	4	Politie, gemeente Deventer, Kamer van Koophandel
N332 Rondweg Heeten	15	Vereniging van Ondernemers, aannemers, grondeigenaren
N377 Lichtmis	3	Politie, ondernemers
N325 Nijmeegseplein	9	GelreDome, wijkplatform, ANWB, Connexion, Kamer van Koophandel, Fietzersbond, adviseurs
N837 Arnhem-Heteren	3	Waterschap Rivierenland, Steenuil Overleg Nederland, Stichting Overbetuwe Groen Natuurlijk
N303 Ermelo-Harderwijk	2	Wijkplatforms

### *Inhoud*

In de enquête onder betrokkenen zijn onder andere vragen gesteld over de rol van de respondent bij het project, de samenwerking met de provincie, de mogelijkheid voor het inbrengen van ideeën en of deze inbreng heeft geleid tot aanpassingen. Daarnaast is aan de betrokken organisaties gevraagd welke maatschappelijke effecten zij constateren na afronding van het project. De vragenlijst bestond voornamelijk uit gesloten vragen in de vorm van stellingen met ruimte voor toelichting.



# Bijlage 3:

## Geraadpleegde bronnen

### Beleidsdocumenten provincie Gelderland

- Dynamische beleidsagenda verkeer en vervoer 2009-2010, Beleidsaccenten 2009-2010 en actualisatie Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2, provincie Gelderland
- Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 2011-2012, provincie Gelderland
- Gelders coalitieakkoord 2007-2011
- Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2, provincie Gelderland 2004
- Voortgangsrapportage Deel "Grote Infrastructurele werken" Wegen, Verkeer en Vervoer, provincie Gelderland 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010

### Rekenkamer Oost-Nederland

- Scherper sturen op wegen, Sturing grote wegenprojecten in de provincie Gelderland, Rekenkamer Oost-Nederland, februari 2008

### N325 Nijmeegseplein

- Aanpassing van het Ontwerpbesluit, bij het voorstel reconstructie Nijmeegseplein, 2004
- Afsluiting project reconstructie Nijmeegseplein, gemeente Arnhem, 2007
- Besluitenlijst GS-vergadering van 20 januari 2004
- Besluitenlijst Provinciale Staten van Gelderland Vergadering op 18 februari 2004
- Data verkeersongevallen ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland)
- Data VRI, provincie Gelderland
- Eindrapportage simulatie Nijmeegseplein, Vlek Verkeerslichten, 2007
- Notitie Maatregelen Pleyroute (voorbereidende werkgroep), provincie Gelderland, Gemeente Arnhem, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, 2000
- Notitie rotondevariant, provincie Gelderland 2004
- Notitie Mogelijkheden voor Nijmeegseplein, gemeente Arnhem, 2003
- Overeenkomst 435, regelende financiering, aanleg, eigendom, beheer en onderhoud van de reconstructie van het Nijmeegseplein (N 325 en aansluitende gemeentelijke wegen) in de gemeente Arnhem, provincie Gelderland en gemeente Arnhem, 2004
- Projectrealisatie per Project (A4) N325 Arnhem, reconstructie Nijmeegseplein Jaar 2010, provincie Gelderland

- Statenvoorstel. N325. Reconstructie Nijmegenplein en het aanleggen van ongelijkvloerse fiets/voetgangersverbindingen (met een wijziging nr. 8 van de Begroting 2004), provincie Gelderland, 2004
- Verslag van de commissie Verkeer en Water op 4 februari 2004
- Vormgevingsstudie Nijmegenplein, Vlek Verkeerslichten, 2003
- Vaststellen Dijsselbloemsubsidie project "Nijmegenplein", provincie Gelderland, 2006
- Verslag bestuurlijk overleg provincie-gemeente Arnhem op 15 maart 2004

### **N837 Arnhem-Heteren**

- Aanpassing uitvoeringskrediet N837 Arnhem-Heteren, Provincie Gelderland
- Brief van Gedeputeerde Staten ' Aanleg weg S101', Provincie Gelderland, 1988
- Bijlage 5. Meerjaren Programma (MJP) Wegen 2008-2017, Provincie Gelderland
- CDA van PS Gelderland, Beantwoording Schriftelijke Statenvragen statenlid A.Schol en J.Hutten (CDA) over Toeritdosering N837 bij Heteren, 12 april 2011
- Cijfers verkeersintensiteit per maand van 2010 van de N837 en omgeving via [www.geldersverkeer.nl](http://www.geldersverkeer.nl), Provincie Gelderland
- De Gelderlander, 'Achtergrond Schuytgraaf. Gesteggel over aanleggen S101/N837 duurt al tientallen jaren en gaat nog wel even door'. 11 augustus 2006
- De Gelderlander, 'Uitstellen N837 is voor bewoners onacceptabel', 11 augustus 2006
- De Gelderlander, Bernardo van Hal/BG, Foto bij artikel 'N837 wekt verbazing', 4 februari 2011
- De Gelderlander, 'Werk aan uitgestelde N837 start september', 7 augustus 2008
- De Gelderlander, Karakteristiek landgebied waar beschermde diersoorten leven
- De Gelderlander, 'N837 van Arnhem naar Heteren is er pas in 2010', 10 augustus 2006
- Financiële gegevens N837, Provincie Gelderland
- Interne notitie provincie Gelderland, Provincie Gelderland, 1 september 1987
- Milieueffectrapport N837 Arnhem-Heteren, MER Commissie, 2004
- Nieuwsbrief provincie Gelderland juni 2005
- Onderzoek Verkeersafwikkeling op aansluiting A50-N837, Provincie Gelderland, Juli 2009
- Provincie Gelderland, besluit van Provinciale Staten van Gelderland d.d. 9-12-1987, nr. G-520

- Provinciale weg N837 Arnhem-Heteren, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, MER Commissie, 21 december 2005.
- Provincie Gelderland, Voortgangsrapportage Maart 2009, Provincie Gelderland
- Vastgesteld Verslag Commissie Mobiliteit en Economische Zaken d.d. 14 mei 2008, Provincie Gelderland
- Voortgangsrapportage Grote Werken 2008, Provincie Gelderland

### **N303 Ermelo-Harderwijk**

- Afweging alternatieven reconstructie Harderwijkerweg, Projectgroep Reconstructie Harderwijkerweg, 5 september 2003
- Antwoord op vragen 99/27. Infrastructuur en bestemmingsplan Harderwijk/Ermelo, 17 augustus 1999
- Bestemmingsplan Hoofdwegenstructuur Harderwijk-Zuid, Deelplan Groene Zoomweg-West, 18 februari 1998
- Brief aan Gemeente Harderwijk, Einddeclaratie reconstructie N303 aansluitende gemeentelijke wegen, 24 september 2010
- Brief aan Waterschap Veluwe, Bijdrage in kosten reconstructie transportleiding in Harderwijk, 4 mei 2004
- Data VRI's 157, 159-160, provincie Gelderland
- Evaluatie VRI-155: N303 – Lokhorstweg – Eendeparkweg te Ermelo, dinsdag 21 oktober 2003
- Infrastructuur Randzone, Het Plan, Gemeente Ermelo, Gemeente Harderwijk, 17 oktober 1997
- Meerjarenprogramma Wegen 2008-2017, provincie Gelderland
- Onderzoek verbetering wachttijden fietsers. VRI 157 en VRI 159/160. N303 Harderwijk, 2008
- Programmarekening gemeente Ermelo 2006
- Projectrealisaties Jaar 2010 voor projecten 1155 en 1415, provincie Gelderland
- PS-besluit Voorbereidingskrediet Reconstructie N303, deel Ermelo, 15 december 2004
- PS-besluit Voorbereidingskrediet Reconstructie N303, deel Harderwijk, 11 september 2002
- Randvoorwaarden VRI 157 en 159/1060. Provincie Gelderland, 21 december 2004
- Reformatorisch Dagblad, 'Weg bij Harderwijk en Ermelo klaar', 3 maart 2008
- Samenwerkingsovereenkomst met gemeente Harderwijk over de reconstructie N303 (Harderwijkerweg) en aansluitende gemeentelijke wegen, nr. 288
- Speech wethouder gemeente Harderwijk bij opening Tonselrotonde Harderwijkerweg, 21 december 2005

- Stand van zaken Rondwegen Gelderland, september 2003
- Statennotitie Intentieverklaring inzake de reconstructie van de provinciale weg N303 (Harderwijkerweg) en aansluitende gemeentelijke wegen, CVW2002-14
- Statenvoorstel Aanwending vrijvallende middelen als gevolg van aanbestedingsvoordeel bij infrastructurele werken, PS2004-717
- Statenvoorstel Kredietaanvraag reconstructie N303 Harderwijkerweg Ermelo, PS2004-809
- Statenvoorstel Reconstructie N303 Ermelo-Harderwijk, deel Harderwijk, G-660
- Voortgangsrapportages Deel "Grote Infrastructurele werken" Wegen, Verkeer en Vervoer, provincie Gelderland 2003, 2005, 2006, 2007

# Bijlage 4:

## Overzicht geïnterviewde personen

### Interviews provincie

- Mevrouw Marijke van Haaren  
Oud gedeputeerde Mobiliteit en Economie
- De heer Ronald Verkooijen  
Teammanager P&C MERO/Mobiliteit
- De heer Olaf Ostendorf  
Regiocoördinator P&C MERO
- De heer Pieter-Jan Van der Eijk  
Project-/programmaleider UW/PMP
- Mevrouw Akke Drentje  
Vakspecialist B&O/DBW
- De heer Arthur Smith  
Project-/programmaleider UW/PMP
- De heer Sjak Arts  
Teammanager UW/BU
- De heer Hans Willekes  
Beleidsmedewerker B&O/DBW

### Interviews andere organisaties

- De heer Guido Coumans  
Gemeente Arnhem
- De heer Bert Stoeten  
Rijkswaterstaat
- De heer Hans Glastra  
Gemeente Harderwijk
- De heer Fons Kortrijk  
Gemeente Ermelo

- De heer Frits Witjes  
Gemeente Overbetuwe

**Geraadpleegde personen provincie Gelderland**

- De heer Henk Walma  
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG)
- De heer Ditmer Santema  
Project-/programmaleider P&CMERO/MOB
- De heer Lau Braber  
Adviseur Strategie F&BV/FSFB
- Mevrouw Saskia Alfrink  
Adviseur F&BV/BC
- De heer Hans Diender  
Vakspecialist B&O/DBW
- De heer Niels Reyngoud  
Adviseur Informatievoorziening B&O/GEO