



Bestemming bereikt

Onderzoek naar de maatschappelijke effecten van
grote provinciale wegenprojecten in Overijssel

Bestemming bereikt

Onderzoek naar de maatschappelijke effecten van
grote provinciale wegenprojecten in Overijssel

Deventer, juli 2011

Voorwoord

Deventer, 13 juli 2011

Geachte leden van Provinciale Staten van Overijssel,

Rijdt u in de ochtendspits vanaf Nieuwleusen richting Zwolle? Dan komt u na de reconstructie van de kruispunten door de provincie sneller aan op uw bestemming. Woont u in de lintbebouwing van Wesepe? Dan heeft u minder overlast van verkeer, nu de rondweg is aangelegd. 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 Overijssel. We spreken onze dank uit naar iedereen die hieraan heeft bijgedragen. Het

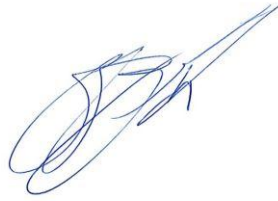
onderzoek is uitgevoerd door Oldrik Bulthuis (projectleider), Nienke van der Beek en Judith Jansen, onderzoekers van de Rekenkamer.

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
DEEL 1: Conclusies en aanbevelingen	7
1 Inleiding	8
2 Conclusies en aanbevelingen	12
2.1 Provinciale wegenprojecten zijn effectief	12
2.2 Probleemanalyse, afwegingen en beoogde maatschappelijke effecten zijn duidelijk.....	15
2.3 Maatschappelijke effecten	18
2.4 Prestaties in tijd en geld: meestal op tijd en binnen het budget ..	22
2.5 De rol van PS: vooraf en tijdens een project geïnformeerd, maar achteraf niet.....	23
DEEL 2: Bevindingen	26
1 Inleiding	27
1.1 Aanleiding onderzoek	27
1.2 Focus onderzoek	28
1.3 Centrale vraag.....	28
1.4 Onderzoekopzet	29
2 Bevindingen N348 Rondweg Wesepe	33
2.1 Probleemanalyse en afwegingen.....	33
2.2 Beleidsdoelen	38
2.3 Maatschappelijke effecten	39
2.4 Prestaties in tijd en geld	50
2.5 Rol van PS.....	53

3	Bevindingen N332 Rondweg Heeten.....	55
3.1	Probleemanalyse en afwegingen.....	55
3.2	Beleidsdoelen	58
3.3	Maatschappelijke effecten	59
3.4	Prestaties in tijd en geld	68
3.5	Rol van Provinciale Staten	69
4	Bevindingen N377 reconstructie Lichtmis	71
4.1	Probleemanalyse en afwegingen.....	71
4.2	Beleidsdoelen	75
4.3	Maatschappelijke effecten	76
4.4	Prestaties in tijd en geld	85
4.5	Rol van Provinciale Staten	88
Bijlage 1:	Normenkader	91
Bijlage 2:	Opzet en respons enquêtes.....	92
Bijlage 3:	Geraadpleegde bronnen.....	96
Bijlage 4:	Overzicht geïnterviewde personen	98

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 Overijssel 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 Overijssel in de periode 2010-2020 ruim € 200 miljoen in provinciale wegenprojecten (Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 2010).

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

De provincie Overijssel 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 Overijssel heeft in de afgelopen jaren (2005-2010) acht provinciale wegenprojecten gerealiseerd die in aanmerking kwamen voor selectie. Hiervan hebben we drie projecten onderzocht, namelijk: de N348 rondweg Wesepe, de N332 rondweg Heeten en de N377 reconstructie Lichtmis. Dit geeft een goed beeld van grote provinciale wegenprojecten die zijn afgerond en minimaal € 1 miljoen euro hebben gekost.



N348 Rondweg Wesepe, 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.

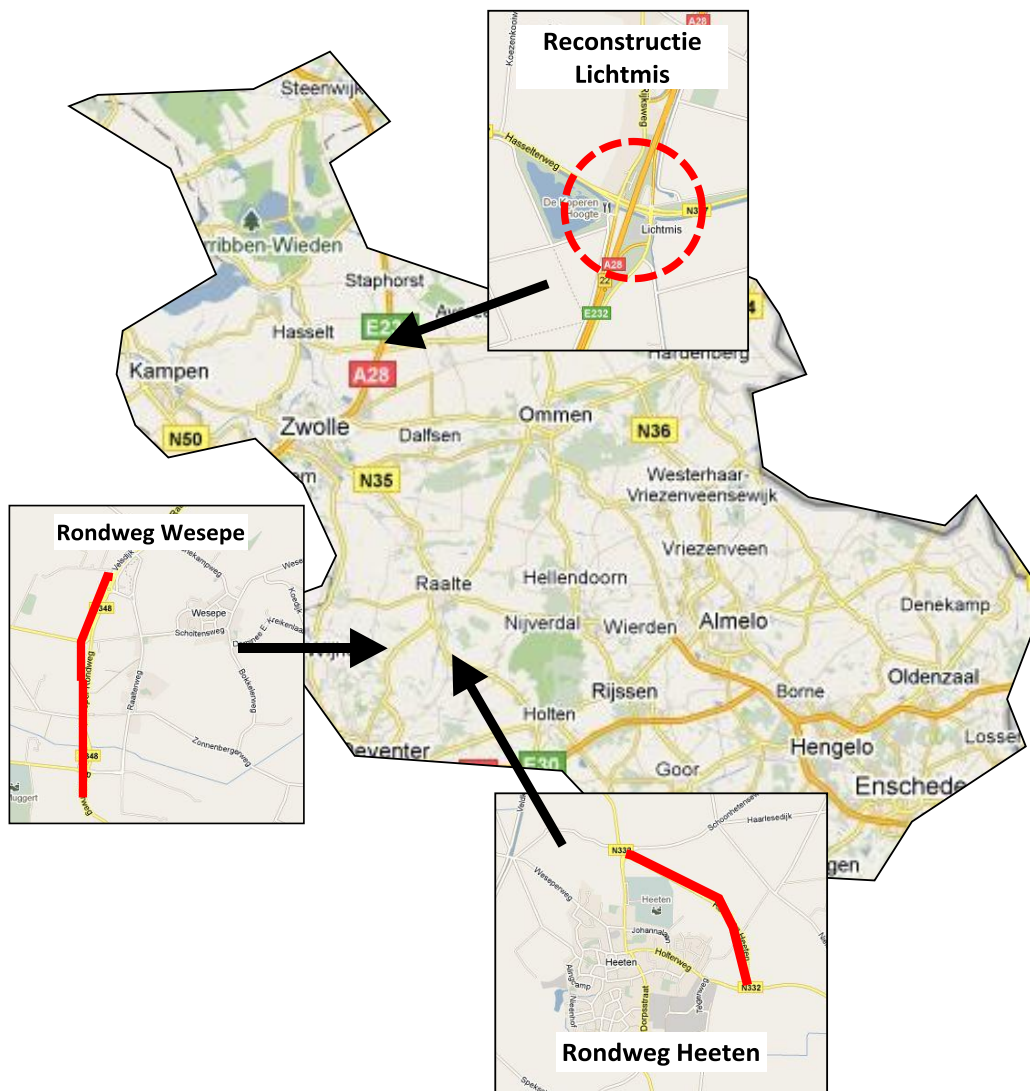
10

Bestemming bereikt



N332 Rondweg Heeten, bron: Google streetview (2011)

Figuur 1 Kaart provincie Overijssel met de drie provinciale wegenprojecten



11

Bestemming bereikt

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 Overijssel.

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 Overijssel 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 de dorpen Wesepe en Heeten duidelijk dat er teveel auto's door de kern reden en dat dit kon worden opgelost door het aanleggen van een rondweg. 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, de turbotondes op de rondweg Wesepe veiliger te maken 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).*

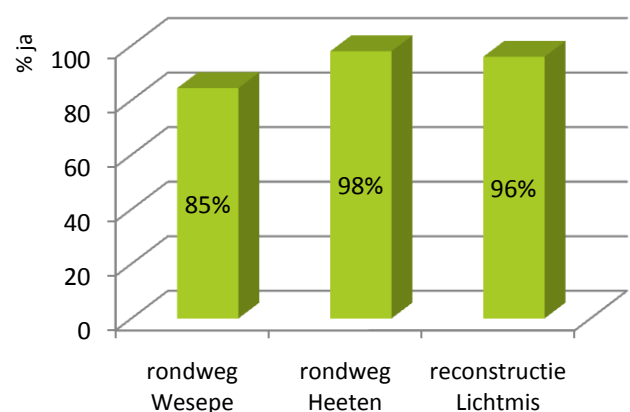
Wat betekent dit concreet?

Concreet betekent het behalen van de provinciale doelen bijvoorbeeld dat er door het aanleggen van de rondweg Heeten minder verkeersongelukken zijn gebeurd, dat inwoners van Wesepe minder overlast hebben van verkeer en dat automobilisten sneller op hun bestemming komen als ze vanaf Nieuwleusen richting Zwolle rijden. In dit onderzoek geven we een uitgebreid beeld van de drie onderzochte projecten.

Zijn weggebruikers tevreden over de nieuwe wegen?

Uit dit onderzoek naar maatschappelijke effecten blijkt dat de tevredenheid bij burgers over de nieuwe wegen zeer groot is. Deze tevredenheid is vooral 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.rekenkameroost.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 laat zien dat als een weg eenmaal gereed is, weggebruikers en inwoners van het betreffende dorp zeer 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.



N377 Lichtmis, bron: Chriszwolle (feb 2010)

14

Bestemming bereikt

Thema	Overijssel	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

2.2 Probleemanalyse, afwegingen en beoogde maatschappelijke effecten zijn duidelijk

Deelvraag	Deelconclusie
1. Welke maatschappelijke effecten wil de provincie bereiken met de grote wegenprojecten?	Het is duidelijk welke maatschappelijke effecten de provincie Overijssel 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 Overijssel 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

bijvoorbeeld een overzicht gegeven van het aantal verkeersslachtoffers en wat de lengte is van de wachtrij in de ochtendspits. Bij de rondwegen Wesepe en Heeten staat dit beschreven in het Plan in hoofdlijnen. Bij het project Lichtmis zijn de verkeersproblemen via afzonderlijke onderzoeken in kaart gebracht. De provincie Overijssel weegt de varianten van een wegenproject helder af.

Kerngegevens onderzochte grote provinciale wegenprojecten:

Rondweg Wesepe (2009):

- Probleem: teveel verkeer door de lintbebouwing van Wesepe.
- Oplossing: rondweg voor verkeer.

Rondweg Heeten (2005):

- Probleem: teveel verkeer en onveilig in de kern Heeten.
- Oplossing: rondweg voor verkeer.

Reconstructie Lichtmis (2009):

- Probleem: lange wachtrijen van Nieuwleusen richting de A28/Hasselt.
- Oplossing: uitbreiden capaciteit kruispunt en nieuwe verkeersregelininstallatie.

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.

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:* In 2010 een reductie van 15% van het aantal doden (van 63 naar 54 doden) en 7,5% ziekenhuisgewonden (van 944 naar 873) ten opzichte van het jaar 2002 op alle wegen in Overijssel (doel uit Dynamische Beleidsagenda 2010).
- *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:

		Variant A (nul)	Variant B	Variant C
BATEN	Veiligheid			
	- Fiets	0	++	--
	- Auto	0	+	-
	Doorstroming			
	- Fiets	0	-	+
	- Auto	0	--	++
	- Openbaar vervoer	0	-	++
	Leefbaarheid			
	- Ruimtelijke kwaliteit (groen)	0	+	-
	- Geluid	0	++	++
	- Lucht	0	+	+
Ontsluiting	0	+	++	
KOSTEN	Kosten totaal	€ 0 mln.	€ 4 mln.	€ 3,2 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 wegenproject 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

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

Deelvraag	Deelconclusie
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 veiligheid van de turbotondes op de rondweg Wesepe 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 de rondwegen Wesepe en Heeten moesten vooral de veiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Voor de reconstructie Lichtmis moest de doorstroming worden bevorderd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat deze provinciale doelen zijn behaald. De maatschappelijke effecten vatten wij voor u samen in onderstaande tabel.

Tabel 1 Maatschappelijke effecten van de drie onderzochte wegenprojecten

Wegenproject	Effect	Doelen gehaald?
Rondweg Wesepe	<ul style="list-style-type: none">• De oversteekbaarheid is verbeterd• De doorstroming is gewaarborgd• Geen gegevens beschikbaar over het aantal ongevallen dus afname aantal ongevallen kan niet worden beoordeeld• Er is minder overlast van licht en geluid in de lintbebouwing	Ja
Rondweg Heeten	<ul style="list-style-type: none">• Minder verkeersongevallen• Minder verkeer door de kern van Heeten• De leefbaarheid in de kern is verbeterd: minder auto's in de kern en minder overlast van geluid en luchtvervuiling	Ja
Reconstructie Lichtmis	<ul style="list-style-type: none">• De wachtrijen zijn opgelost. De doorstroming bij Lichtmis is verbeterd	Ja

Concreet zichtbare effecten

Hieronder geven wij een aantal voorbeelden van maatschappelijke effecten van grote wegenprojecten:

Rondweg Wesepe:

Voor de aanleg van de rondweg Wesepe reden er vanuit het noorden meer dan 12000 auto's per dag Wesepe binnen, nu zijn dat er minder dan 1000.

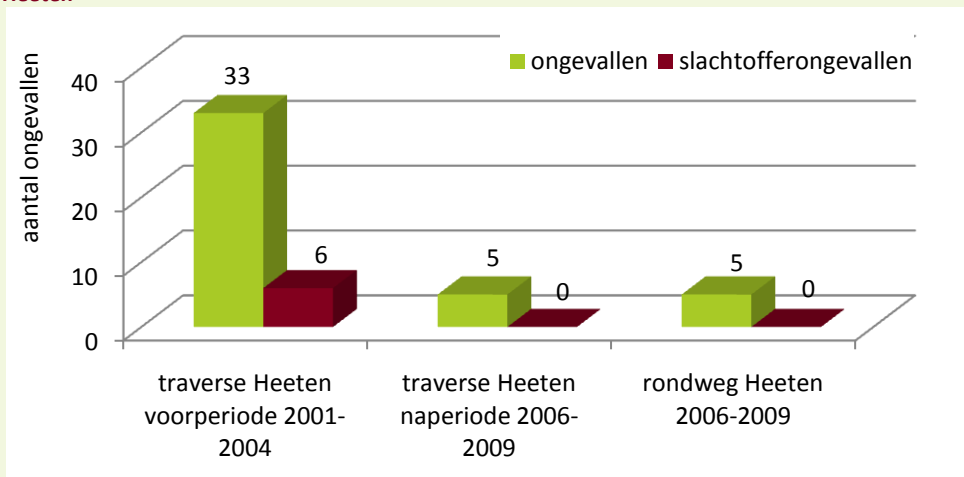
Rondweg Wesepe:

"Het is net of we iedere dag met vakantie zijn. Het is heerlijk rustig."
(citaat inwoner Wesepe)

Rondweg Heeten:

Het totale aantal ongevallen (traverse Heeten en de rondweg) is met 70% afgenomen na de realisatie van de rondweg.

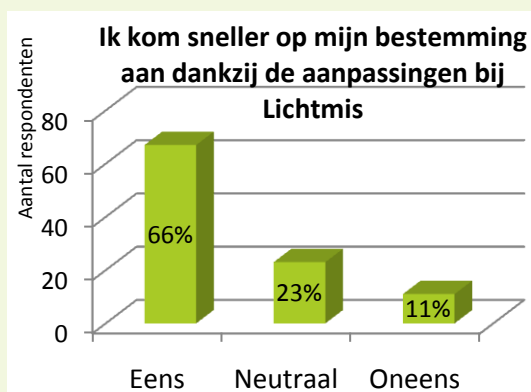
Aantal ongevallen en slachtofferongevallen voor traverse Heeten (voor- en naperiode) en rondweg Heeten



19

Bestemming bereikt

Reconstructie Lichtmis:



Rondweg Heeten:

88% van de inwoners van Heeten vindt dat er in de kern minder overlast van geluid en lucht is.

Reconstructie Lichtmis:

"De doorstroming vanaf Nieuwleusen is in de ochtendspits nu veel beter; voorheen stond er een gigantische rij voor de verkeerslichten."

(citaat weggebruiker)

Veiligheid turborotondes is aandachtspunt voor de rondweg Wesepe

Ook voor de rondweg Wesepe geldt dat de doelen zijn gehaald.

De veiligheid van de turborotondes van de rondweg Wesepe is nog wel een aandachtspunt. Slechts een kwart van de inwoners van Wesepe vindt de

rondweg veilig, terwijl dit voor

mensen buiten Wesepe meer dan de

helft is. Het feit dat lang niet iedereen

de rondweg veilig vindt, wordt

verklaard door de turborotondes. De

rotondes voldoen volgens de provincie

aan de standardeisen. Na oplevering

van de rondweg kwamen echter

klachten binnen dat er rechtdoor werd gereden op de rotonde, door een baan af

te snijden. De provincie heeft hier op geanticipeerd door het plaatsen van

verkeersgeleiders (najaar 2010). Opvallend is dat zeer veel weggebruikers

desondanks (nog steeds) aangeven dat de turborotondes niet veilig zijn. De

inwoners van Wesepe vinden de rondweg minder veilig dan andere

weggebruikers. De verklaring hiervoor is dat als de inwoners van Wesepe de

rondweg oprijden, zij juist veel te maken hebben met doorgaand verkeer dat de

rotonde afsnijdt. De provincie is op dit moment overigens aan het bekijken of de

verkeersgeleiders hoger kunnen worden geplaatst. Op deze manier zou

voorkomen moeten worden dat automobilisten de rotonde afsnijden.

“Turborotondes zijn levensgevaarlijk: mensen snijden hem af en geven je geen voorrang.”

(citaat weggebruiker rondweg Wesepe)

Wij willen opmerken dat het hier vooralsnog gaat om een subjectief oordeel over de verkeersveiligheid. Gegevens over het aantal ongevallen zijn niet beschikbaar. In de komende jaren zullen cijfers over het aantal verkeersongevallen moeten uitwijzen of daadwerkelijk sprake is van onveiligheid op de rondweg (turborotonde).

Aanbeveling 3:

Maak de turborotondes op de rondweg Wesepe zo snel mogelijk veiliger. De turborotondes voldoen aan de standardeisen, maar leveren wel onveilige situaties op. Ga voor toekomstige projecten na of de standardeisen voor wegenprojecten goed toepasbaar zijn in de praktijk.

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

Deelvraag	Deelconclusie
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. Voor de rondweg Wesepe komen wel neveneffecten naar voren.
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 de dorpen Wesepe en Heeten duidelijk dat er teveel auto's door de kern reden en dat dit kon worden opgelost door het aanleggen van een rondweg. Voor Lichtmis waren de wachtrijen een probleem. Capaciteitsvergroting van het kruispunt en een nieuwe verkeersregelininstallatie zouden dit oplossen. Een goed geanalyseerd probleem leidt tot een effectieve oplossing. Uit het onderzoek komt naar voren dat de resultaten van deze oplossing zichtbaar zijn in de praktijk: de problemen die de aanleiding vormden voor het starten van een project zijn opgelost.

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 rondweg Heeten niet heeft geleid tot overlast voor omwonenden of extra

“De lintbebouwde Raalterweg is vrij breed en maakt een doodse indruk.”

(citaat inwoner Wesepe)

sluipverkeer. Hoewel er sprake is van een beperkt aantal neveneffecten, zal de provincie wel alert moeten blijven op de bestaande negatieve neveneffecten. Voor de rondweg Wesepe komt namelijk wel een aantal neveneffecten naar voren:

- Volgens de helft van de inwoners van Wesepe is het nu te rustig in de lintbebouwing. Men stelt bijvoorbeeld dat de lintbebouwing (Raalterweg) breed is en een doodse indruk maakt. Voor ondernemers in de lintbebouwing leidt de rondweg tot minder klanten. Daarnaast is de lintbebouwing niet heringericht. Daardoor is het volgens een deel van de inwoners niet een aantrekkelijk gebied om te verblijven. De provincie had verwacht dat de gemeente de traverse zou herinrichten, om er meer een verblijfsgebied van te maken. Dit gebeurt tot verbazing van de provincie niet. Het herinrichten van de Raalterweg is niet de verantwoordelijkheid van de provincie, maar wel in het belang van de provincie.
- De rondweg zelf levert voor aanwonenden overlast op, zoals licht en geluid. Met overlast van licht wordt het licht van de koplampen van auto's bedoeld dat in woonkamers schijnt bij het passeren van woningen.

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: meestal op tijd en binnen het budget

Deelvraag	Deelconclusie
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 Overijssel helder aan binnen welk budget en wanneer het project gerealiseerd moet worden.
10. Zijn de beoogde prestaties behaald?	De beoogde prestaties zijn grotendeels gehaald (op tijd en binnen budget).

Voorafgaand aan de uitvoering van een groot provinciaal wegenproject geeft de provincie Overijssel 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 Overijssel de door haar beoogde prestaties in termen van tijd en geld grotendeels heeft behaald. Uit het onderzoek is gebleken dat de rondweg Wesepe niet binnen de planning is gerealiseerd en de reconstructie Lichtmis € 100.000 meer heeft gekost dan begroot. De overige prestaties zijn (ruim) binnen de vastgestelde kaders gerealiseerd. In de onderstaande tabel is per wegenproject weergegeven of de prestatiedoelen zijn gehaald.

Tabel 2 Zijn de prestaties in tijd en geld gehaald?

Project	Planning gerealiseerd?	Binnen het budget gebleven?
Rondweg Wesepe	Nee: 2 jaar later dan gepland Gerealiseerd in 2009	Ja Kosten: € 9,2 miljoen
Rondweg Heeten	Ja Gerealiseerd in 2005	Ja Kosten: € 2,5 miljoen
Reconstructie Lichtmis	Ja Gerealiseerd in 2009	Nee: €100.000,- meer gekost Kosten: € 2,3 miljoen

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

Deelvraag	Deelconclusie
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.

Voorafgaand en tijdens de uitvoering van een project worden PS geïnformeerd over de (beoogde) prestaties en effecten. Voorafgaand aan een project gaat het dan bijvoorbeeld om het besluit om een project te starten (zoals een plan in hoofdlijnen), met daarin informatie over de aanleiding en het doel

van het project. Tijdens de uitvoering van een project gaat het om informatie in de Dynamische Beleidsagenda (DBA) over de voortgang en stand van zaken van het project. Het betreft zaken als de planning, het budget en de te nemen stappen van het project.

De provincie gaat zelf niet na wat de maatschappelijke effecten zijn van de uitgevoerde projecten. Nadat een project is opgeleverd worden PS dus 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 wegenproject 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 afdeling beleidsinformatie beschikt over gegevens die inzicht geven in maatschappelijke effecten (zoals verkeersintensiteiten en verkeersongevallen).
- De provincie houdt gegevens bij uit verkeersregelininstallaties (VRI), maar deze kunnen (nog) niet worden uitgelezen (zoals de VRI bij Lichtmis). Wij adviseren die gegevens te ontsluiten. Op deze manier komt informatie beschikbaar over bijvoorbeeld wachttijden en aantal voertuigen.
- 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:

- Dit kan door deze informatie toe te voegen aan een overzicht van gerealiseerde projecten:

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
Project Y

- Zorg dat PS jaarlijks – naast de huidige verantwoording op programmaniveau – het overzicht hebben van de behaalde prestaties in tijd en geld van individuele grote provinciale wegenprojecten die afgerond zijn. Ga na aan welk document deze informatie kan worden toegevoegd. In de Dynamische Beleidsagenda (DBA) is tot nu toe een overzicht opgenomen van gerealiseerde projecten (zonder informatie over de prestaties in tijd en geld). Op dit moment is echter nog niet besloten of de DBA blijft bestaan. In de perspectiefnota 2012 wordt voorgesteld de projectinformatie uit de DBA te integreren in de kerntakenbegroting.

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 Overijssel 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. Zo investeert de provincie Overijssel in de periode 2010-2020 ruim € 200 miljoen in diverse wegenprojecten (Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit 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” (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 Onderzoeksopzet

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 Dynamische Beleidsagenda in Overijssel). 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 acht projecten van de provincie Overijssel. 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. Zo vielen er projecten af die relatief lang geleden waren afgerond (onderzoeksresultaten niet actueel) en een fietspad als project is minder goed vergelijkbaar met andere projecten. Uiteindelijk bleven er drie projecten over die we hebben geselecteerd voor dit onderzoek. De geselecteerde projecten voor Overijssel vindt u in onderstaande tabel.

Tabel 3 Geselecteerde projecten

Project	
Overijssel	Afgerond in
N332 Rondweg Heeten	2005
N377 Lichtmis	2009
N348 Rondweg Wesepe	2009

30

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.

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. 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).

31

Bestemming bereikt



Tekstkar langs de rondweg Heeten

Voor de Overijsselse projecten zijn 603 vragenlijsten ingevuld, voor de Gelderse 749. In bijlage 2 geven wij de opzet en respons weer van de enquête. 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.

2 Bevindingen N348 Rondweg Wesepe

In dit hoofdstuk presenteren wij de bevindingen voor de rondweg Wesepe. Doorgaand verkeer tussen Deventer en Raalte reed in de oude situatie door de lintbebouwing van Wesepe. Daarom is in juni 2009 een rondweg aangelegd.

2.1 Probleemanalyse en afwegingen

33

Bestemming bereikt

Norm

- 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 de situatie in Wesepe werd aangepakt. Er ontstonden problemen in de lintbebouwing van Wesepe (Raalterweg) door toename van het verkeer (verkeersveiligheid en doorstroming). Voor dit probleem was een oplossing nodig.

De provincie heeft alternatieven afgewogen: een oostvariant, een westvariant en een nul-plus variant (geen rondweg maar een aanpak van de traverse). De westvariant kwam naar voren als voorkeursvariant. Burgers konden reacties geven of bezwaar maken. De reacties zijn betrokken bij de bepaling van eventuele aanpassingen aan het ontwerp en bij het standpunt ten opzichte van de gepresenteerde varianten.

Probleemanalyse

De N348 is een belangrijke verbinding tussen Zutphen, Deventer, Raalte en Ommen. Voordat de rondweg was aangelegd moest het verkeer door de lintbebouwing van Wesepe. Wesepe bestaat uit twee delen: lintbebouwing (Raalterweg) en de kern Wesepe. Op de onderstaande kaart ziet u de lintbebouwing (Raalterweg), de kern Wesepe en de gerealiseerde rondweg (rode stippellijn).

Figuur 3 De rondweg Wesepe



34

Bestemming bereikt

Bron: Google maps (2011)



De oude N348 door de lintbebouwing (Raalterweg), bron: Plan in hoofdlijnen (2005), provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft in het Plan in Hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe aangegeven waarom de situatie in de lintbebouwing van Wesepe moest worden aangepakt. Hiervoor is de verkeerssituatie in beeld gebracht. Samenvattend:

“De traverse is een weg met een verkeersfunctie die door een verblijfsgebied loopt (verblijfsfunctie). Deze functies conflicteren met elkaar, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. In een periode van 7 jaar hebben er 45 ongevallen op de traverse plaatsgevonden. De intensiteit op de traverse bedroeg in 2003 ongeveer 12.400 motorvoertuigen per etmaal en in het jaar 2020 wordt een intensiteit van 19.500 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Door de verwachte toename van het (vracht)autoverkeer zijn in de toekomst afwikkeling- en doorstromingsproblemen te verwachten. Al met al vormt de traverse een behoorlijke barrière voor de inwoners van Wesepe en in de toekomst wordt dit niet beter. Het probleem dat zich op de traverse voordoet is een verkeersveiligheidsprobleem en –in de toekomst- een bereikbaarheidsprobleem (slechte afwikkeling en doorstroming)” (Plan in Hoofdlijnen, 2005).

De rondweg Wesepe stond hoog op de prioriteitenlijst in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP, 1998). Het PVVP geeft onder andere aan welke prioriteiten en beleidsvoornemens de provincie met betrekking tot infrastructurele maatregelen heeft. Onderdeel van deze infrastructurele maatregelen was de aanpak van provinciale traversen, welke naar prioriteit zijn ingedeeld. Traverse Wesepe stond op de 6e plaats van deze prioritaire lijst. Traversen die hoger op de lijst stonden waren reeds aangepakt of waren nog in planprocedure.

Afwegingen

De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt voor de rondweg Wesepe. De belangrijkste afweging is waar de rondweg zou komen:

- een westelijke variant (ten westen van de lintbebouwing);
- een oostelijke variant (ten oosten van de lintbebouwing; deze loopt tussen de lintbebouwing en de kern Wesepe door, zie de kaart in deze paragraaf);
- een nul-plusvariant (niet een rondweg maar aanpak van de traverse).

De keuze voor de variant is in een aantal stappen verlopen:

- *1993: tracébesluit, keuze voor westelijke variant*

De N348 was eerst in beheer van het Rijk. Later in beheer van de provincie. Ten tijde dat de N348 (A48) in beheer van het Rijk was, is een MER (Milieu Effect Rapportage) voor het wegdeel Zutphen-Deventer-Raalte opgezet. Na overdracht van de weg naar de provincie heeft de provincie Overijssel de MER afgerond (voor het Overijsselse deel van de N348). Op basis van deze MER hebben Gedeputeerde Staten van Overijssel in 1993 een tracébesluit genomen. Hierin is

besloten dat de provincie eerst de rondweg Deventer uit zou voeren en daarna de rondweg Wesepe. Daarbij is aangegeven niet voor 1998 met de omleiding Wesepe (fase 2) te starten. Bovendien is gesteld dat de omleiding Wesepe pas wordt gestart, wanneer de uitvoering van de rondweg Deventer (fase 1) aanvangt. Er is in het besluit van 1993 gekozen voor een westelijke rondweg.

- *2002: verkenning rondweg Wesepe, meer varianten onderzoeken*

In 2002 is besloten niet alleen de westelijke variant te onderzoeken bij de verkenning, maar ook de oostelijke variant en de nul-plusvariant. De reden hiervoor is dat het besluit uit 1993 niet meer actueel was:

- Door onder andere de aanleg van de rondweg Deventer en het aanwijzen van de weg Raalte-Ommen als stroomweg werd het drukker dan verwacht (Verkenningnota 2002).
- In 2002 bleek dat het besluit uit 1993 niet meer houdbaar was, onder meer omdat een nieuwe flora en fauna wetgeving in werking was getreden en omdat in de MER-studie de nul-plusvariant (aanpak van de traverse zelf) niet was meegenomen (Ontwerpplan in hoofdlijnen 2004).

- *2004: definitieve keuze voor westelijke variant*

In 2004 (in het Ontwerpplan in Hoofdlijnen) zijn afwegingen gemaakt tussen de drie varianten. Omdat de oostelijke variant een nieuwe barrière vormt tussen de lintbebouwing van Wesepe en de kern Wesepe, is deze variant in het vervolg van de planstudie niet verder onderzocht. De nul-plusvariant bood geen oplossing voor de veiligheids- en leefbaarheidproblemen in Wesepe, daarnaast kon een goede afwikkeling van het verkeer in 2020 niet gegarandeerd worden. Uit het bovenstaande blijkt dat de afwegingen zijn gemaakt aan de hand van inhoudelijke argumenten (zoals verkeerskundige argumenten). De provincie heeft in het Ontwerpplan in Hoofdlijnen niet aangegeven welke verschillen in kosten er bestaan tussen de verschillende varianten.

- *2004: keuze voor exacte locatie westelijke variant*

Nadat de provincie had gekozen voor de westelijke variant, moest nog worden bepaald waar de westelijke rondweg precies kwam te liggen. In het Ontwerpplan in Hoofdlijnen wordt een tweetal westelijke varianten voorgesteld:

Rondwegvariant A (loopt met een ruime boog, westelijk langs Wesepe) en variant B (loopt ook westelijk langs Wesepe, maar is minder ruim dan van variant A). Ondanks kleine verschillen wordt door de provincie een lichte voorkeur voor rondwegvariant B uitgesproken. Deze variant past esthetisch gezien beter in de bestaande wegenstructuur dan variant A. Daarnaast heeft variant B minder versnippering en aantasting van het landschap tot gevolg. Tot slot is de lengte van variant B korter en is daarmee de doorrijtijd iets korter dan variant A. Ten opzichte van variant A heeft variant B echter wel als nadeel dat bij meer

woningen geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen en één woning moet worden aangekocht.

- *2005: na reacties alleen kleine aanpassingen in gekozen variant*

Burgers konden reacties geven op of bezwaar maken tegen het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Deze zijn opgenomen in een reactienota. De reacties zijn betrokken bij de bepaling van eventuele aanpassingen aan het ontwerp en bij het standpunt ten opzichte van de gepresenteerde varianten. De reacties waarbij gepleit wordt voor variant A waren voor de provincie niet doorslaggevend om de voorkeur voor variant B te wijzigen (bovengenoemde argumenten bleven staan). Wel is het ontwerp van variant B op een aantal punten aangepast, zoals naast de noordelijke rotonde ook een bushalte bij de zuidelijke rotonde te realiseren, de noordelijke rotonde 50 meter te verplaatsen en het realiseren van een fietstunnel.

Tijdljn

In onderstaande tabel hebben wij de belangrijkste stappen die zijn genomen voor de rondweg Wesepe samengevat:

Tabel 4 Tijdljn

Jaar	Besluit	Inhoud
1993	Tracébesluit Gedeputeerde Staten van Overijssel voor de weg Deventer-Raalte	<ul style="list-style-type: none"> • Besloten dat de provincie eerst de rondweg Deventer uit zou voeren en daarna de rondweg Wesepe. Er is gekozen voor een westelijke rondweg.
2002	Verkenningnota	<ul style="list-style-type: none"> • Besluit uit 1993 heroverwogen: ook de oostelijke variant en de nul-plusvariant (niet een rondweg maar aanpak van de traverse) worden bekeken.
2004	Ontwerpplan in Hoofdlijnen	<ul style="list-style-type: none"> • Probleem, aanleiding, doelen en varianten worden uitgewerkt. • Wederom keuze voor westelijke variant.
2005	Plan in Hoofdlijnen, inclusief verwerking reactienota	<ul style="list-style-type: none"> • Na reacties belanghebbenden, plan in hoofdlijnen vastgesteld. Enige aanpassingen in gekozen variant.
Mei 2008		<ul style="list-style-type: none"> • Start werkzaamheden
Juni 2009		<ul style="list-style-type: none"> • Rondweg Wesepe klaar (5 september de officiële opening)

Bron: Verkenningnota 2002, Ontwerp plan in hoofdlijnen 2004 en Plan in hoofdlijnen 2005

2.2 Beleidsdoelen

Norm

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

Bevindingen

De provincie heeft aangegeven wat ze met de rondweg wil bereiken: de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de traverse Wesepe moet worden verbeterd, waarbij een goede doorstroming van het doorgaande verkeer gewaarborgd moet blijven. Het aantal ongevallen moet afnemen en de oversteekbaarheid moet verbeteren.

De provincie heeft geen kwantitatieve doelen geformuleerd.

Beleidsdoelen

De maatschappelijke doelstelling van de rondweg luidt als volgt:

“Het Plan in Hoofdpijnen moet ertoe leiden dat zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid op de traverse Wesepe wordt verbeterd, waarbij een goede doorstroming van het doorgaande verkeer gewaarborgd blijft. Door uitvoering van een juist pakket aan maatregelen, zal het aantal ongevallen moeten afnemen en de oversteekbaarheid moeten verbeteren.”

In interviews met de provincie wordt de nadruk gelegd op het beter kunnen oversteken van de traverse Wesepe en het goed doorstromen van het verkeer. Daarnaast blijkt uit interviews met de provincie dat er ook gestreefd werd naar een aantal nevendoelen: het verbeteren van de leefbaarheid in termen van minder geluid en vervuiling door auto's, dorpsontwikkeling (naar elkaar laten toegroeien van kern en lintbebouwing), de aanpak van watergangen en natuurontwikkeling.

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, maar er zijn ook aandachtspunten:

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid is duidelijk verbeterd. Na de aanleg van de rondweg rijden veel minder auto's door Wesepe (voorbeeld: voor de aanleg reden er vanuit het noorden meer dan 12000 auto's per dag Wesepe binnen, nu zijn dat er minder dan 1000). Inwoners van Wesepe bevestigen dit.

Verkeersongevallen

Er zijn geen gegevens over het aantal verkeersongevallen na afronding van de rondweg (rondweg is geopend in 2009, gegevens 2010 zijn niet beschikbaar). Wij kunnen dus niet vaststellen of de rondweg heeft geleid tot minder verkeersongevallen. Op basis van de mening van weggebruikers en bewoners komt wel een beeld naar voren. De meningen zijn verdeeld over de veiligheid van de rondweg. Slechts een kwart van de inwoners van Wesepe vindt de rondweg veilig, terwijl dit voor mensen buiten Wesepe meer dan de helft is. Een aandachtspunt daarbij zijn de turbotondes. Veel mensen vinden de turbotondes gevaarlijk, omdat rechtdoorgaand verkeer de rotonde afsnijdt. Vooral inwoners van Wesepe hebben daarmee te maken.

Waarborgen doorstroming

Bijna de helft van de weggebruikers vindt dat zij dankzij de rondweg sneller op haar bestemming komt.

Minder overlast

De overlast van licht en geluid in de lintbebouwing is afgenomen. Een kwart van de inwoners heeft echter nu last van de rondweg.

Een aandachtspunt is het feit dat de helft van de inwoners van Wesepe het nu te rustig vindt in het dorp. Men stelt bijvoorbeeld dat de lintbebouwing (Raalterweg) breed is en een doodse indruk maakt. De lintbebouwing is niet heringericht. Daardoor is het volgens een deel van de inwoners niet een aantrekkelijk gebied om te verblijven. Voor ondernemers in de lintbebouwing leidt de rondweg tot minder klanten. Het wordt door inwoners van Wesepe echter als prettig ervaren dat er nu minder auto's rijden door de lintbebouwing.



Rondweg Wesepe, bron: Google streetview (2011)

Één van de hoofddoelstellingen van de rondweg Wesepe is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hierbij gaat het om de oversteekbaarheid van de Raalterweg (in de lintbebouwing) en om een afname van het aantal verkeersongevallen.

Oversteekbaarheid

Uit de volgende bronnen blijkt dat de oversteekbaarheid is verbeterd door de aanleg van de rondweg Wesepe:

- *Veel minder auto's door het dorp*

De provincie Overijssel beschikt niet over verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom, maar wel van de direct aansluitende wegvakken buiten de bebouwde kom en van de rondweg Wesepe. Op deze manier wordt duidelijk in welke mate de bebouwde kom van Wesepe ontlast wordt van verkeer door de aanleg van de rondweg. In juni 2009 was de rondweg Wesepe klaar. Uit tabel 5 op de volgende bladzijde blijkt dat er na de aanleg van de rondweg veel minder auto's rijden door Wesepe. Het is daardoor ook veel makkelijker om in de lintbebouwing over te steken.

Tabel 5 Afname verkeer in bebouwde kom, Ontwikkeling verkeersintensiteit (gemiddelde werkdag etmaal intensiteit) per jaar

Locatie	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal voertuigen in bebouwde kom Wesepe vanuit het noorden	12900	12400	12800	1000	400
Aantal voertuigen in bebouwde kom Wesepe vanuit het zuiden	12700	13200	14000	1300	1000

Bron: Provincie Overijssel

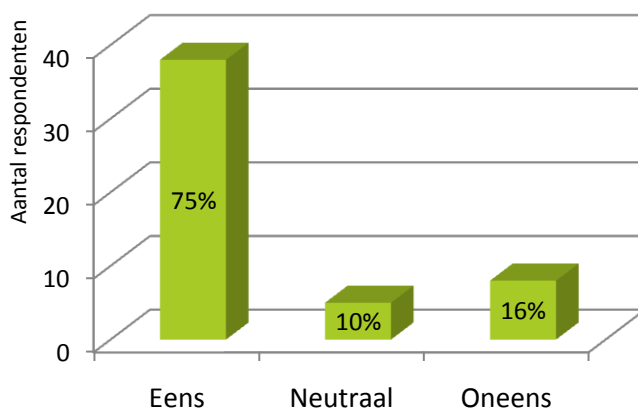
- **Mening bewoners: veilig oversteken in de lintbebouwing**

Volgens inwoners van Wesepe is de oversteekbaarheid goed: een meerderheid vindt dat ze de Raalterweg (lintbebouwing) veilig kunnen oversteken doordat er nu minder auto's rijden (zie onderstaande figuur). Dit blijkt ook uit gesprekken met burgers in Wesepe, uit interviews met de provincie en de gemeente Olst-Wijhe en uit eigen observatie ter plekke.

Figuur 4 Ik kan de Raalterweg door de lintbebouwing veilig oversteken doordat er minder auto's rijden (inwoners Wesepe)

41

Bestemming bereikt



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- **Mening betrokken organisaties en provincie: veiligheid verbeterd**

Ook aan betrokken organisaties zoals de Regiopolitie, de Kamer van Koophandel en gemeenten is gevraagd wat men vindt van de veiligheid na het aanleggen van de rondweg. Bijna iedereen vindt de verkeersveiligheid verbeterd.

Geïnterviewden van de provincie geven ook aan dat het veiliger is geworden. Hierbij doelt men vooral op de oversteekbaarheid in de lintbebouwing. Men stelt

dat als de rondweg niet was aangelegd, het erg onveilig zou zijn geweest aan de Raalterweg. De oversteekbaarheid zou zeer slecht geweest zijn.

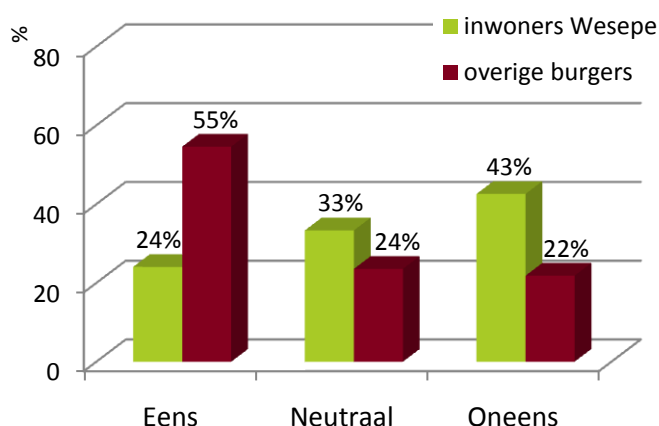
Aantal ongevallen

In de doelstelling voor de rondweg Wesepe wordt naast het verbeteren van de oversteekbaarheid ook gestreefd naar *het verlagen van het aantal verkeersongevallen*. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen nadat de rondweg is gerealiseerd. De meest recente gegevens zijn namelijk van 2009 en de rondweg Wesepe is in 2009 gerealiseerd. Dit betekent dat niet objectief kan worden vastgesteld wat het effect is van de rondweg Wesepe op het aantal verkeersongevallen. Op basis van meningen van burgers komt wel een beeld naar voren van de verkeersveiligheid van de rondweg Wesepe:

- *Meningen zijn verdeeld over de veiligheid van de rondweg*

Slechts een kwart van de inwoners van Wesepe vindt de rondweg veilig, terwijl dit voor mensen van buiten Wesepe meer dan de helft is (zie onderstaande figuur). De meningen zijn dus verdeeld over de veiligheid van de rondweg.

Figuur 5 Ik vind de rondweg veilig



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Het feit dat lang niet iedereen de rondweg veilig vindt, wordt verklaard door de turborotondes. Ongeveer een op de zes respondenten heeft moeite met de turborotondes, omdat het ingewikkeld is. Dit geldt voor inwoners van Wesepe en voor mensen woonachtig buiten Wesepe. Volgens de provincie voldoen de rotondes aan standardeisen. Na oplevering van de rondweg kwamen echter klachten binnen dat er rechtdoor werd gereden op de rotonde, door een baan af te snijden. De provincie heeft hier op geanticipeerd door het plaatsen van verkeersgeleiders (najaar 2010). Opvallend is dat zeer veel weggebruikers

desondanks spontaan (nog steeds) aangeven dat de turborotondes niet veilig zijn. De inwoners van Wesepe vinden de rondweg minder veilig dan andere weggebruikers. De verklaring hiervoor is dat als de inwoners van Wesepe de rondweg oprijden, zij juist veel te maken hebben met doorgaand verkeer dat de rotonde afsnijdt.

Een aantal voorbeelden van reacties van weggebruikers:

“Turborotondes zijn levensgevaarlijk: mensen snijden hem af en geven je geen voorrang.”

“Probleempunt blijven de rotondes. Ze laten hoge snelheden en creatieve rijlijnen toe. Dit levert bij weggebruikers onveilige situaties en irritaties op bij het invoegen.”

“Turborotondes zijn gevaarlijk omdat er met zeer hoge snelheid recht uit wordt gereden over de betonstenen.”

“Veel auto's rijden met hoge snelheid over het stenen middengedeelte van de rotonde. Dit rijgedrag is erg storend en gevaarlijk. Degene die de rotonde normaal nemen (over het asfalt) worden vaak verrast door een auto die over de stenen bijna rechtdoor de rotonde neemt. Dit levert soms gevaarlijke situaties op!”

“De verandering die onlangs is aangebracht om de wegscheiding te verbeteren werkt naar mijn idee ook niet voldoende.”

De provincie is op dit moment overigens (in overleg met het Plaatselijk Belang Wesepe) aan het bekijken of de verkeersgeleiders hoger kunnen worden geplaatst. Op deze manier zou voorkomen moeten worden dat automobilisten de rotonde afsnijden.

Wij willen opmerken dat het hier vooralsnog gaat om een subjectief oordeel over de verkeersveiligheid. Gegevens over het aantal ongevallen zijn immers zoals gemeld niet beschikbaar. In de komende jaren zullen cijfers over het aantal verkeersongevallen moeten uitwijzen of daadwerkelijk sprake is van onveiligheid op de rondweg (turborotonde).

Doorstroming

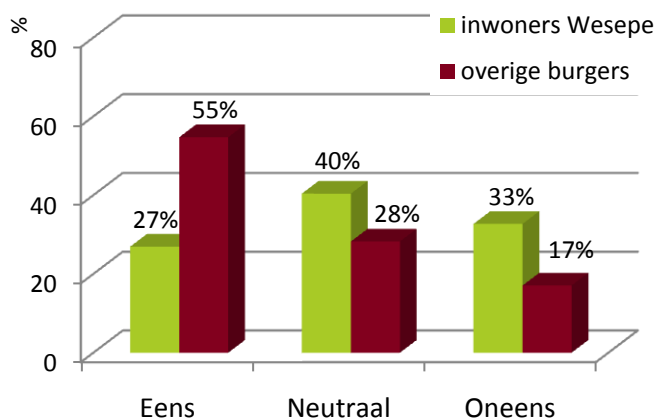
Er bestaan geen cijfers over de doorstroming op de rondweg Wesepe: informatie over reistijden is niet beschikbaar. Wel is er aan burgers en andere betrokkenen gevraagd wat men van de doorstroming vindt na het realiseren van de rondweg. Hieruit komt een redelijk positief beeld naar voren, maar het effect van de

rondweg op de doorstroming is niet duidelijk zichtbaar. Hieronder lichten wij dit toe.

- *Mening weggebruikers over doorstroming verdeeld*

Bijna de helft van de weggebruikers (47%) vindt dat ze dankzij de rondweg sneller op de bestemming komt. Dit betekent dat er geen meerderheid is die vindt dat de doorstroming door de rondweg is verbeterd. Mensen woonachtig buiten Wesepe vinden vaker dan inwoners van Wesepe dat men sneller op de bestemming komt dankzij de rondweg (zie onderstaande figuur). Volgens de provincie kan dit worden verklaard doordat inwoners van Wesepe in de oude situatie direct de doorgaande weg op konden rijden, terwijl men nu eerst naar de rondweg moet. Dit komt overigens niet naar voren uit de toelichtingen die inwoners van Wesepe geven in de enquête.

Figuur 6 Ik kom sneller op mijn bestemming dankzij de rondweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

44

Bestemming bereikt

Hierop aanvullend komt uit de enquête:

- Bijna een derde van de respondenten vindt dat door de rondweg de bereikbaarheid van de omliggende plaatsen is verbeterd;
- 9% van de respondenten vindt dat de afstand naar de bestemming (in km) korter is geworden;
- Een meerderheid (tweederde) vindt dat men niet lang hoeft te wachten voordat men de rotonde op kan rijden; inwoners van Wesepe vinden vaker dat ze wel lang moeten wachten dan mensen die niet in Wesepe wonen.

De bovenstaande cijfers illustreren wij door de volgende positieve, neutrale en negatieve opmerkingen:

“De doorstroming is veel beter”.

“De doorstroming was in de oude situatie volgens mij ook al wel goed.”

“Binnen de bebouwde kom is het vast een stuk rustiger, maar voor het doorgaande verkeer niets sneller.”

Over de situatie voor fietsers en de bushaltes bestaan klachten bij sommige weggebruikers:

“Voor de fiets is het nu een omweg geworden.”

“Als doorgaande fietser (zoals scholieren) word je nu gedwongen twee keer een drukke weg over te steken omdat het fietspad nog door het dorp loopt. Door de dubbele rijstroken voor doorgaande auto's is de situatie voor fietsers onoverzichtelijk en erg gevaarlijk.”

“Voor fietsers is het veel onveiliger geworden, omdat ze richting Deventer twee keer bij de rotonde moeten oversteken (was eerder niet zo). Ik zou willen dat het fietspad richting Deventer doorgetrokken wordt. Volgens mij is dat maar een stukje van 500 meter.”

“Bushaltes liggen verkeerd, die moeten niet langs de rondweg maar in het dorp langs de oude Raalterweg!”

45

Bestemming bereikt

- **Betrokken organisaties en provincie vinden doorstroming verbeterd**

Uit de mening van betrokken organisaties (zoals de Regiopolitie, Kamer van Koophandel en gemeenten) en van de provincie komt een eenduidig beeld naar voren. Bijna iedereen vindt de doorstroming verbeterd en omliggende plaatsen beter bereikbaar. Volgens de provincie was de doorstroming door de lintbebouwing overigens ook al goed (voordat de rondweg is aangelegd). Geïnterviewden van de provincie geven aan dat er zonder de rondweg in de toekomst sprake zou zijn van congestie. In paragraaf 2.1 kwam al naar voren dat het aantal motorvoertuigen bij Wesepe zou stijgen naar bijna 20.000 in 2020.

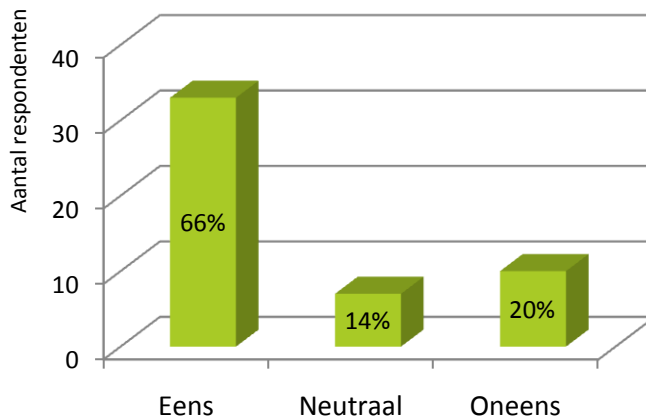
Leefbaarheid

In de doelstelling van de rondweg Wesepe wordt de nadruk gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming. In de doelstelling van de rondweg Wesepe staat ook dat de leefbaarheid op de traverse Wesepe moet worden verbeterd. Uit het onderzoek komt hierover het volgende naar voren:

- **Mening inwoners Wesepe: overlast op Raalterweg afgenomen**

Een groot deel van de inwoners van Wesepe ervaart dat de overlast door geluid en vervuiling langs de Raalterweg (lintbebouwing) is afgenomen (zie figuur 7).

Figuur 7 De overlast door geluid en vervuiling langs de Raalterweg is afgenomen (inwoners Wesepe)



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Niet iedereen is positief over de afname van overlast: een kwart van de inwoners van Wesepe (26%) heeft veel overlast (geluid, vervuiling, licht) van de nieuwe rondweg. De provincie heeft voorzieningen getroffen tegen overlast van de rondweg, zoals geluidswallen. Maar dit is blijkbaar niet volgens iedereen afdoende. Men stel bijvoorbeeld het volgende:

46

Bestemming bereikt

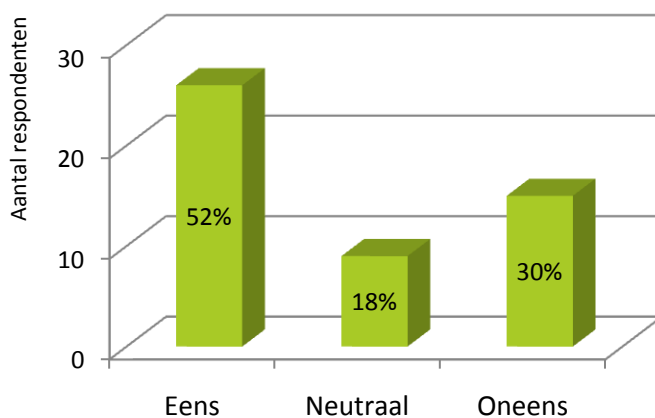
“Aangezien ik vlak bij de rotonde noord woon heb ik veel meer overlast gekregen. Met name van het geluid van vrachtauto's en veel te veel licht 's avonds.”

“Veel meer last van lawaai en stank en licht.”

“De rondweg geeft veel meer overlast in geluid (harder rijden en door optrekken en afremmen bij rotondes). De lichtvervuiling van de nieuwe rondweg is gigantisch.”

- *Meningen inwoners Wesepe zijn verdeeld over de vraag of het nu te rustig is*
De meningen van inwoners van Wesepe zijn verdeeld over de vraag of de lintbebouwing (Raalterweg) te rustig is geworden door de rondweg (zie figuur 8 op de volgende bladzijde). De helft vindt het te rustig nu.

Figuur 8 De lintbebouwing (Raalterweg) is te rustig geworden door de rondweg (inwoners Wesepe)



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Een groot deel van de inwoners van Wesepe (70%) geeft aan het prettig te vinden dat er minder verkeer op de Raalterweg rijdt.

Een deel van de inwoners ervaart de rust als prettig:

47

Bestemming bereikt

“Het is net of we iedere dag met vakantie zijn. Het is heerlijk rustig.”

“Ik kan nu rustig de slaapkamerramen open laten staan.”

“De rust is heerlijk.”

Een ander deel vindt het te rustig (ook voor de middenstand) en vindt de inrichting van de oude Raalterweg niet afdoende:

“De lintbebouwde Raalterweg is vrij breed en maakt een doodse indruk.”

“De lintbebouwing is nu een lelijke weg geworden.”

“De middenstand in Wesepe is minder gelukkig met het verdwijnen van het verkeer.”

“Ik vind dat men een kans heeft laten liggen om van de Raalterweg meer een 'dorpse weg' te maken. Men heeft het oude asphalt vervangen door nieuwe, maar de inrichting niet gewijzigd. Het is nog steeds een brede weg alsof hij gericht is om veel verkeer te verwerken.”

“De weg in het dorp (de oude weg dus) is niet aangepast aan de nieuwe situatie. Het lijkt erop dat er een snelweg door het dorp loopt. Maak hier een dorpsweg van!”

Voor ondernemers leidt minder verkeer door de lintbebouwing dus tot minder klanten. Hier is overigens zoveel mogelijk op geanticipeerd door de gemeente blijkt uit interviews. Waar mogelijk zijn planschaderegelingen opgesteld.

- *Mening betrokken organisaties en provincie: leefbaarheid verbeterd*
Betrokken organisaties en medewerkers van de provinciale organisatie zijn van mening dat de leefbaarheid in Wesepe is verbeterd door de aanleg van de rondweg. Als de rondweg niet was aangelegd dan zou er bijvoorbeeld meer geluidsoverlast zijn. Men geeft wel aan dat er twee verschillende meningen in het dorp zullen zijn: bewoners zonder bedrijf zijn tevreden, bewoners met bedrijf vinden dat ze omzetverlies hebben geleden doordat er nu minder verkeer door de lintbebouwing gaat.

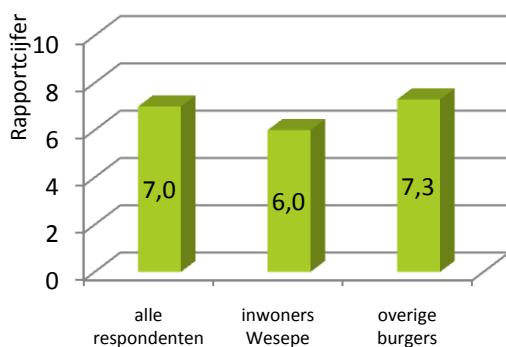
Net als een aantal inwoners van Wesepe (zie boven) maakt de provincie een opmerking over het herinrichten van de lintbebouwing nadat de rondweg was aangelegd. De provincie had verwacht dat de gemeente de traverse zou herinrichten, om er meer een verblijfsgebied van te maken. Dit gebeurt tot verbazing van de provincie niet. De gemeente heeft de weg opnieuw overlaagd en er worden nog bomen geplaatst en kleine stukken versmald. Maar de weg in de lintbebouwing wordt verder niet aangepast. De herinrichting van de ruimte is niet de verantwoordelijkheid van de provincie. De meningen zijn verdeeld of de provincie hier desondanks wat aan had kunnen doen. De één vindt dat de provincie hier op een bredere wijze naar had kunnen kijken, de ander vindt dat de provincie hier geen invloed op heeft.

Algemeen oordeel burgers en betrokken organisaties

Aan burgers, betrokken organisaties en de provincie is gevraagd naar een algemeen oordeel over de rondweg:

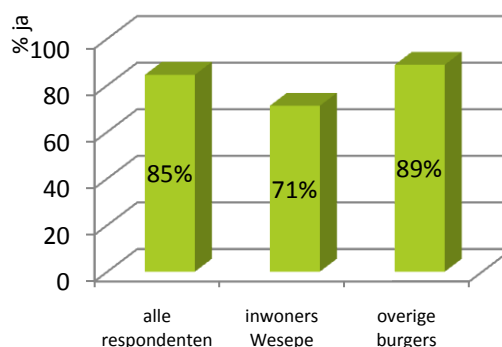
- *Mening burgers: meerderheid positief over de rondweg*
Gemiddeld wordt de rondweg Wesepe met een ruime voldoende beoordeeld en 85% van alle respondenten vindt de nieuwe rondweg een verbetering ten opzichte van de oude situatie (zie figuren 9 en 10). Opvallend is dat inwoners van Wesepe minder positief zijn dan mensen die buiten Wesepe wonen. Bijna driekwart van de inwoners van Wesepe vindt de rondweg overigens wel een verbetering.

Figuur 9 Hoe tevreden bent u in het algemeen over de rondweg?



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 10 Vindt u de nieuwe weg over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie?



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Er zijn meerdere redenen voor het feit dat inwoners van Wesepe minder positief zijn dan overige burgers:

- Volgens de provincie was er in het begin van het project veel weerstand in Wesepe tegen de rondweg. Men hield liever de oude situatie in stand en er was weerstand van mensen die bij de nieuwe rondweg zouden komen te wonen.
- De helft van de inwoners van Wesepe vindt het nu te rustig op de Raalterweg en een deel geeft aan dat de Raalterweg had moeten worden aangepakt (hierboven besproken).
- De inwoners van Wesepe vinden de rondweg minder veilig dan andere weggebruikers. De verklaring hiervoor is dat als de inwoners van Wesepe de rondweg oprijden, zij juist veel te maken hebben met doorgaand verkeer dat de turbotonde afsnijdt (hierboven besproken).

- *Mening betrokken organisaties en provincie: rondweg is een succes*
Betrokken organisaties (zoals de politie en gemeenten) en provinciale medewerkers zijn van mening dat de rondweg een succes is. Door de rondweg rijdt er veel minder verkeer door de lintbebouwing, waardoor de oversteekbaarheid is verbeterd. De situatie is veiliger en de doorstroming is gewaarborgd volgens hen.

Verklaringen maatschappelijke effecten en neveneffecten

De belangrijkste verklaring voor de hierboven beschreven maatschappelijke effecten is dat er door de nieuwe rondweg veel minder auto's rijden door de lintbebouwing. Het probleem was teveel auto's in een woon- en leefomgeving. De oplossing was de auto's te verplaatsen naar een nieuwe rondweg.

Dit heeft ook een aantal neveneffecten met zich meegebracht (hierboven besproken):

- Volgens de helft van de inwoners van Wesepe is het nu te rustig in de lintbebouwing.
- Voor ondernemers in de lintbebouwing leidt de rondweg tot minder klanten.
- Een deel van de inwoners van Wesepe vindt dat de Raalterweg opnieuw ingericht had moeten worden nu het verkeer over de rondweg rijdt (de weg is nu te breed).
- De rondweg zelf levert voor aanwonenden overlast op, zoals licht en geluid.

2.4 Prestaties in tijd en geld

Norm

- De beoogde prestaties (output) zijn gerealiseerd.

Bevinding

De planning is niet behaald. Het was de bedoeling in 2007 de rondweg aan te leggen, terwijl de rondweg in 2009 is geopend.

De provincie is ruim binnen het budget gebleven.

De samenwerking tussen de provincie en andere organisaties zoals de gemeente Olst-Wijhe, de politie en de Kamer van Koophandel is goed verlopen.

Prestaties in tijd

De provincie heeft aangegeven wanneer de rondweg Wesepe moest zijn gerealiseerd (Plan in Hoofdlijnen, april 2005): "Naar verwachting zal medio 2005 in overleg met de gemeente Olst-Wijhe en Deventer de bestemmingsplanprocedure worden gestart, waarna er gestart wordt met de aankoop van de benodigde gronden. Naar verwachting zal de omleiding in 2007 worden aangelegd." Uit tabel 6 blijkt dat de rondweg niet binnen de planning is gerealiseerd.

Tabel 6 Prestaties in tijd: wanneer moet de rondweg gerealiseerd zijn?

Planning	2007
Realisatie	Juni 2009

Bron: Plan in Hoofdlijnen

De vertraging in de realisatie van de rondweg heeft volgens de provincie een aantal oorzaken:

- het overleg met bewoners uit de gemeente Olst-Wijhe heeft wensen van de plaatselijke bevolking opgeleverd die niet waren voorzien, maar wel in het plan zijn opgenomen;
- de voorbereiding van het benodigde bestemmingsplan is later dan gepland opgestart en de procedure heeft bij de gemeente Deventer langer geduurd dan was voorzien;
- de grondaankoop heeft langer geduurd dan gepland.

Hierboven is uitgegaan van de formeel vastgestelde planning. Het is goed te weten dat de provincie de rondweg in de jaren negentig al in de planning had staan. In 1993 hebben Gedeputeerde Staten van Overijssel een besluit genomen over de rondweg Wesepe. Daarin is ook een (lange termijn) planning opgenomen: de rondweg Wesepe moest binnen 10 jaar na de oplevering van de rondweg Deventer zijn gerealiseerd. De rondweg Deventer is in 2005 gerealiseerd, de rondweg Wesepe in 2009.

Prestaties in geld

De provincie heeft een begroting opgesteld voor de rondweg Wesepe. De totale geplande kosten zijn € 10,2 miljoen (afgerond). De provincie draagt hier € 9,6 miljoen van bij, de gemeente Olst-Wijhe € 550.000 en het waterschap Groot Salland € 14.000. Uit onderstaande tabel blijkt dat de rondweg binnen de begroting is gebleven (bijdrage provincie).

Tabel 7 Prestaties in geld: hoeveel mag de rondweg kosten (bijdrage provincie)?

Planning	9,6 € miljoen
Realisatie	9,2 € miljoen

Bron: Plan in Hoofdlijnen en budgetrealisatie rondweg Wesepe

Samenwerking tussen provincie en andere partijen

- *Inspraak bevolking*

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen voor de N348 Omleiding Wesepe, heeft van 22 november 2004 tot en met 20 december 2004 ter inzage gelegen. Op 6 december 2004 heeft er in zalencentrum Wesepe een informatieavond plaatsgevonden.

Mensen konden reacties geven op of bezwaar maken tegen het Ontwerpplan in Hoofdlijnen. Deze zijn opgenomen in een reactienota. De reacties zijn betrokken bij de bepaling van eventuele aanpassingen aan het ontwerp en bij het standpunt ten opzichte van de gepresenteerde varianten. De reacties waarbij gepleit wordt voor variant A waren voor de provincie niet doorslaggevend om de voorkeur voor de variant B te wijzigen. Wel is het ontwerp van variant B op een aantal punten aangepast.

Volgens de gemeente Olst-Wijhe hebben inwoners van Wesepe vergaand mee kunnen denken. Dit gebeurde aan de hand van een herziening van het bestemmingsplan.

Tijdens de nazorgfase worden er door de provincie nog aanpassingen verricht aan de nieuwe situatie als hier signalen voor zijn. Een voorbeeld hiervan is het aanpassen van de turborotondes bij Wesepe (zoals in de vorige paragraaf naar voren kwam blijven hier klachten over bestaan). Daarnaast worden problemen die er met individuele burgers kunnen zijn in het kader van een provinciaal wegenprojecten door de provincie opgelost.

- *Samenwerking provincie en gemeente Olst-Wijhe*

Volgens de gemeente en de provincie is de samenwerking goed verlopen. Het was al snel duidelijk welke variant van de rondweg het moest worden: een westelijke variant. Dit heeft snel tot overeenstemming geleid tussen de provincie en de gemeente. Volgens de gemeente Olst-Wijhe en de provincie is goede communicatie met alle betrokkenen bij een project een belangrijke succesfactor van een groot wegenproject. Het gaat hier niet alleen om de inspraak, maar ook de communicatie tijdens de uitvoering. Binnen de mogelijkheden die er zijn, wordt geprobeerd burgers er zo zorgvuldig mogelijk bij te betrekken.

De provincie en de gemeente hebben in een overeenkomst nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de inhoud, de voorbereiding, de uitvoering en de financiering van het project. In een projectoverleg en in een projectleidersoverleg zijn voor aanvang en tijdens de werkzaamheden afspraken gemaakt over operationele zaken als vergunningen, ontrekkingen van wegen, grondzaken, e.d. Uit de verslagen van deze overleggen blijkt een gestructureerd overleg ten behoeve van de rondweg.

- *Samenwerking provincie en andere betrokken organisaties*

Volgens de provincie en de gemeente Olst-Wijhe is de samenwerking met andere betrokken organisaties (zoals de politie, de Kamer van Koophandel en de gemeente Deventer) ook goed verlopen. Dit hebben we aan deze organisaties gevraagd. Hieruit komt een positief beeld naar voren:

- De meerderheid vindt de taak van de provincie duidelijk;
- De meerderheid is neutraal of positief over de samenwerking en positief over het handelen van de provincie;
- De meeste organisaties vinden dat ze voldoende inbreng hebben kunnen hebben en dat het helder is wat de provincie met hun inbreng heeft gedaan;
- Inbreng van de betrokken organisaties heeft geleid tot aanpassingen.

2.5 Rol van PS

Norm

- PS worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties.

Bevindingen

GS hebben besloten over de rondweg Wesepe. PS zijn betrokken bij het besluit en bij de uitvoering. PS zijn jaarlijks door middel van de DBA op de hoogte gebracht over de voortgang en stand van zaken van de rondweg Wesepe. Het gaat dan om zaken als de planning, het budget en de te nemen stappen in het project.

- *Besluitvorming en informatievoorziening*

GS hebben een besluit genomen over de rondweg Wesepe: “Bij ons besluit van heden, kenmerk RWB/2005/1121, hebben wij het Plan in Hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe en de Reactienota N348 Omleiding Wesepe vastgesteld” (Besluit plan in hoofdlijnen).

PS zijn op verschillende wijzen betrokken bij de rondweg Wesepe:

- PS zijn geïnformeerd over het Besluit plan in hoofdlijnen door middel van het voorstel PS/2005/529. Het advies van de griffie: voor kennisgeving aannemen.
- Statenleden waren aanwezig bij inspraakbijeenkomsten en bij de open dag over de rondweg Wesepe.
- De Dynamische Beleidsagenda (DBA) is het uitvoeringsprogramma van GS. PS hebben hierin geen formele rol. Er zijn ook grotere (majeure)

projecten, zoals de N34 en de N340. Hier zijn de Staten veel meer aan zet en meer bij betrokken. De rondweg Wesepe heeft plaatsgevonden binnen het kader van de DBA. PS zijn jaarlijks door middel van de DBA op de hoogte gebracht over de voortgang en stand van zaken van het project. Het gaat dan om zaken als de planning, het budget en de te nemen stappen in het project. Het betreft dus outputinformatie over tijd en geld. In de DBA is geen informatie opgenomen over de uiteindelijke maatschappelijke effecten van de rondweg Wesepe.

3 Bevindingen N332 Rondweg Heeten

In dit hoofdstuk presenteren wij de bevindingen voor de provinciale weg N332 rondweg Heeten. De provincie Overijssel heeft met de gemeente Raalte de rondweg Heeten gerealiseerd in januari 2006.

3.1 Probleemanalyse en afwegingen

55

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 provincie Overijssel heeft vooraf de verkeerssituatie beschreven in het Plan in Hoofdlijnen en beknopt in de Dynamische Beleidsagenda (DBA) van 2005.
- Het project Heeten is vanuit leefbaarheidproblematiek en oversteekbaarheid in de kern op de agenda gekomen. De rondweg Heeten is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) van 1998 opgenomen. De traverse Heeten viel binnen de top 10 van aan te pakken provinciale traversen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Er waren 3 varianten: 50-km weg, 80km weg en 80km plus variant. Provincie Overijssel en gemeente Raalte besloten om de 80km plus variant uit te werken.



N332 Rondweg Heeten, bron: Google streetview

Probleemanalyse

In 1998 hebben Provinciale Staten van Overijssel het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) vastgesteld. In dit plan is aangegeven dat het provinciale beleid gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid. In 2010 diende het aantal doden en gewonden in 2010 met respectievelijk 50% en 40% te zijn gedaald. Eén van de middelen van de provincie om dit bereiken was het verbeteren van de verkeersveiligheid op de provinciale traversen. Een traverse is een provinciale weg die door een dorpskern loopt. De provinciale traversen zijn naar prioriteit van het verbeteren van de verkeersveiligheid ingedeeld in het PVVP. De traverse Heeten viel binnen de top 10 van aan te pakken provinciale traversen (Plan in Hoofdlijnen 2002).

56

Bestemming bereikt

Eind 2002 hebben Gedeputeerde Staten van Overijssel het 'Plan in hoofdlijnen N332 provinciale weg Raalte – grens Gelderland; rondweg Heeten' vastgesteld. In dit plan zijn de aanleiding, het probleem en de varianten van de rondweg beschreven. Ook is ingegaan op het landschap, cultuurhistorie, de planschaderegeling, inspraak en planning.

In de Dynamische Beleidsagenda (DBA) van 2005 wordt de verkeerssituatie kort geschetst. Zo hebben in de kern van Heeten voor 2005 diverse ongevallen plaatsgevonden. Het kruispunt Bosgoed in de kern is al een aantal jaar een verkeersongevallenconcentratiepunt (VOCpunt). Doordat het doorgaande verkeer door de kern van Heeten rijdt, staat daarnaast de leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) onder druk.

Afwegingen

Er zijn drie varianten voor de traverse Heeten onderzocht. Oorspronkelijk zijn er twee varianten onderzocht: een 50km variant en een 80km variant. Hier is de 80km-plus-variant aan toegevoegd, nadat de gemeente Raalte (waar Heeten deel van uitmaakt) een structuurvisie voor Heeten had opgesteld. Met deze structuurvisie is richting gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling van de kern Heeten. Er is gekeken naar de woningbouwlocatie, bedrijfsgrond en de

verkeersdruk in de kern van Heeten. De gemeente Raalte heeft hiermee ruimte gereserveerd tussen de rondweg en de kern. De provincie Overijssel heeft zich bij de visie en voorkeur van de gemeente Raalte aangesloten. De Heetense bevolking was ook positief over de structuurvisie (bron: interviews).

De 50km variant zou van de drie varianten het meest dicht tegen de oostkant van Heeten aangelegd worden. Het nadeel van deze variant zou zijn dat er geen of zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden resteren vanwege de krappe ligging van de rondweg om de kern heen. De 80km variant zou ten opzichte van de 50km variant meer ruimte overlaten voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden aan de (noord)oostzijde van Heeten. Dit komt doordat deze ruimer om het dorp zou liggen. De 80km-plus-variant is een verdere verruiming van de 80km variant. Het voordeel is dat bij deze optie de optimale ruimte overblijft voor uitbreidingsmogelijkheden van Heeten. Bij alle drie varianten dienen er landbouwgronden te worden aangekocht. De provincie Overijssel en de gemeente Raalte hebben de 80km-plus-variant verder uitgewerkt. Uit het bovenstaande blijkt dat de afwegingen zijn gemaakt 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 onderstaand kaartje staat de uiteindelijk aangelegde rondweg aangegeven. De rondweg is ruim ten oosten van het dorp Heeten aangelegd. Dit is de 80km-plus-variant. De traverse Heeten, de oude route, liep door de kern van Heeten heen via de Dorpsstraat en de Holterweg. Deze wegen komen in het midden van de kern bij elkaar in het kruispunt 'Bosgoed'.

Figuur 11 Kaart met Heeten en de rondweg Heeten N332 (rode stippelijijn)



Bron: Google maps (2011)

3.2 Beleidsdoelen

Norm

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

Bevindingen

Er zijn twee doelen gesteld: het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de traverse (kern van) Heeten. Dit tracht de provincie te bereiken door minder ongevallen, betere oversteekbaarheid en het terugdringen van de rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer. Verder was het belangrijk dat de gemeente Raalte de ruimte in de kern zou herinrichten om daarmee ook de leefbaarheid verder te verbeteren. De doelen zijn kwalitatief en niet kwantitatief geformuleerd.

In het Plan in Hoofdpijnen (2002) wordt aangegeven dat het project moet leiden tot het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de traverse Heeten. De provincie Overijssel tracht dit bereiken door:

- het verminderen aantal ongevallen (geen VOCpunten meer);
- het verbeteren van de oversteekbaarheid;
- het terugdringen van de rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer.

In interviews met de provincie Overijssel wordt de nadruk gelegd op:

- minder verkeer door de kern van Heeten.

Hiervoor zijn verkeerstellingen gehouden en verkeersprognoses opgesteld. Door het afnemen van de hoeveelheid verkeer zal ook de leefbaarheid in de kern toenemen.

- veiligheid in de kern van Heeten.

De kruising Bosgoed in de kern van Heeten was een VOC-punt. Het doel was dat dit kruispunt geen VOC-punt meer zou zijn.

Verder was het belangrijk dat de gemeente Raalte de ruimte in de kern zou herinrichten om daarmee ook de leefbaarheid te verbeteren.

De doelen zijn kwalitatief geformuleerd en niet kwantitatief geformuleerd. Hiermee bedoelen we dat de doelen niet gespecificeerd zijn aan de hand van cijfers.

3.3 Maatschappelijke effecten

Norm

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

Bevindingen

De doelstellingen van de N332 rondweg Heeten zijn gehaald, namelijk:

- Er gaat minder verkeer door Heeten. Een nameting van de verkeersintensiteit laat zien dat het doel gehaald is.
- Het is in de kern van Heeten ook veiliger geworden en er is sprake van minder overlast. Uit de monitoringsgegevens blijkt dat er minder ongevallen hebben plaatsgevonden nadat de rondweg is aangelegd.
- Als weggebruiker is het een kortere en snellere verbinding geworden, van Zwolle naar Twente en vice versa.
- De leefbaarheid in de kern is sterk verbeterd. Dit blijkt sterk uit de positieve resultaten van de enquête onder weggebruikers.

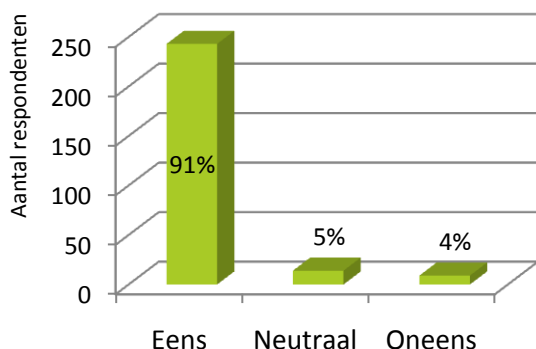
Samenwerking met gemeente Raalte verliep goed. Tijdens de inspraakavonden hebben burgers gevraagd om een fietstunnel aan te leggen. Dit is vervolgens toegezegd en gerealiseerd door de provincie.

Algemeen oordeel

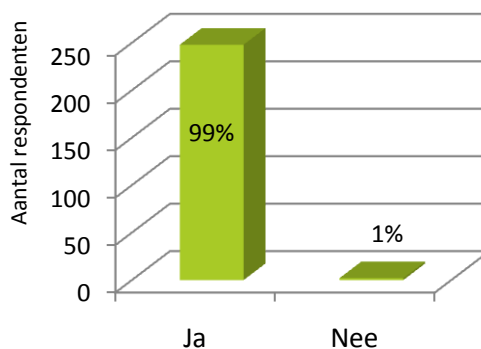
Aan weggebruikers, betrokken ondernemers en organisaties en de provincie Overijssel is gevraagd naar een algemeen oordeel over de rondweg Heeten. Hieruit komt een positief beeld naar voren.

- *Mening van weggebruikers*

Uit de enquête van de Rekenkamer Oost-Nederland blijkt dat weggebruikers zeer tevreden zijn met de rondweg Heeten (zie figuren 12 en 13). 91,4% is tevreden met de rondweg Heeten. Bijna alle weggebruikers van de enquête (98,4%) vinden de nieuwe weg een verbetering ten opzichte van de oude situatie. Weggebruikers hebben ook een rapportcijfer toegekend aan deze rondweg in de enquête. Het gemiddelde rapportcijfer is een 8,4.

Figuur 12 Ik ben tevreden met de rondweg Heeten

Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 13 Vindt u de nieuwe weg over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie?

Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- *Mening van betrokken organisaties en provincie Overijssel*

De ondernemers en organisaties die onze vragenlijst hebben ingevuld, vinden de rondweg Heeten een verbetering. Gemiddeld wordt een 7,9 gegeven voor de aanpassingen. Ook de provincie is tevreden met de resultaten van de rondweg Heeten. De provincie gaf aan dat ook de inwoners van het dorp Heeten zijn zeer tevreden. Zo hingen de bewoners van Heeten bijvoorbeeld de vlaggen buiten bij de opening van de rondweg.

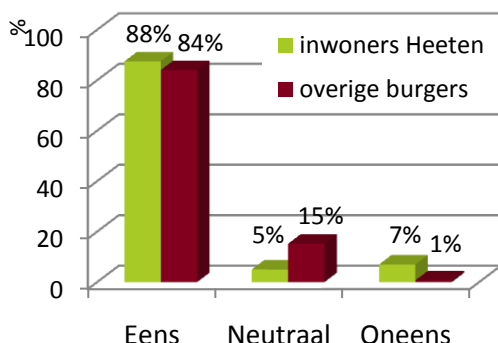
Leefbaarheid

Leefbaarheid in de kern van Heeten is één van de twee doelen van de rondweg Heeten. Onder leefbaarheid verstaan we onder meer de overlast van geluid en luchtvervuiling, de rust in de kern en het landschap rondom de rondweg.

- *Mening van inwoners van Heeten en andere weggebruikers*

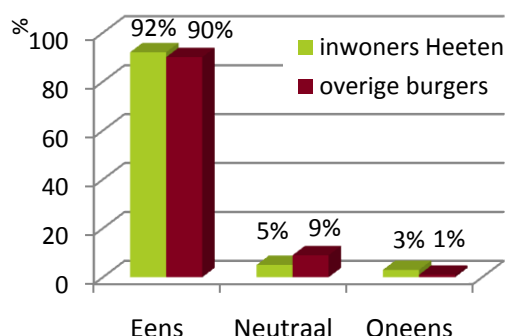
Weggebruikers, waaronder inwoners van Heeten, hebben op de stellingen over leefbaarheid (figuur 14) positief gereageerd. 88% van de inwoners van Heeten vindt dat er minder overlast van geluid en luchtvervuiling is. Dit strookt ook met de uitkomst dat de inwoners de dorpskern rustiger geworden vinden (figuur 15). Ook de overige weggebruikers zijn tevreden over de leefbaarheid van Heeten. Tweederde van alle weggebruikers vindt de rondweg Heeten goed in het landschap ingepast.

Figuur 14 In de kern is er minder overlast van geluid en luchtvervuiling



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 15 De dorpskern in Heeten is rustiger geworden doordat er minder verkeer doorheen rijdt



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- *Mening van betrokken organisaties en de provincie*

Aan de ondernemers en betrokken organisaties hebben we ook een stelling over de leefbaarheid voorgelegd. De stelling luidt: 'ik vind dat het wegenproject de leefbaarheid (geluid, luchtvervuiling) heeft verbeterd'. De meerderheid is het eens met deze stelling, namelijk negen van de vijftien personen. Drie personen vinden de leefbaarheid niet verbeterd. De provincie Overijssel geeft aan dat voorheen het nodige vrachtverkeer door de kern van Heeten ging. Dit zorgde voor overlast. Nu maakt het doorgaande verkeer (dat niet in de kern hoeft te zijn) gebruik van de rondweg Heeten.

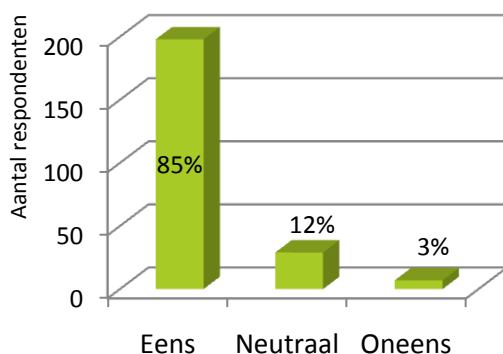
Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is het tweede doel van de rondweg Heeten. De oversteekbaarheid in de kern en het veilig oversteken door fietsers nemen we hierbij mee. Ook monitoringsgegevens van de provincie Overijssel over de verkeersveiligheid en de verkeersintensiteit worden beschreven. Uit de analyse komt naar voren dat de verkeersveiligheid is verbeterd.

- *Mening van weggebruikers*

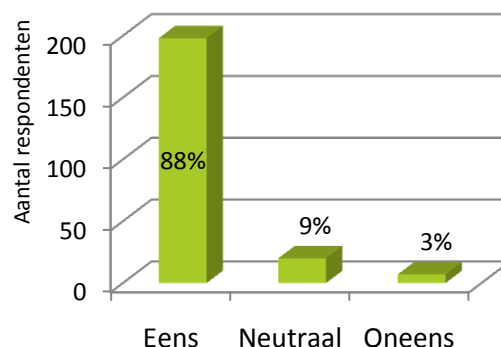
De weggebruikers hebben in de enquête ook positief gereageerd op het onderdeel veiligheid. Op de volgende bladzijde zijn twee specifieke stellingen weergegeven, waaruit blijkt dat een grote meerderheid vindt dat je beter kunt oversteken in de kern en fietsers de rondweg veilig kunnen oversteken. Meer specifiek vinden bijna alle inwoners van Heeten dat je beter kunt oversteken in de kern dankzij de rondweg. Ook een ruime meerderheid van de weggebruikers die verder weg wonen zijn het hiermee eens.

Figuur 16 De aanleg van de rondweg heeft de oversteekbaarheid in de dorpskern verbeterd



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 17 Dankzij de fietstunnel kunnen fietsers veilig de weg oversteken



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Hieronder staan ter illustratie enkele meningen uit de enquête over het landbouwverkeer in relatie tot de verkeersveiligheid in de kern. Uit de open antwoorden komt naar voren dat een aantal weggebruikers het landbouwverkeer gevaarlijk vindt voor de veiligheid in de kern.

“Elke dag moet ik met mijn landbouwtrekker door het dorp en mag niet over de rondweg. Ronduit belachelijk en bijzonder gevaarlijk voor de burgers uit Heeten.”

“Het is een hele verbetering dat alle verkeer niet meer door het centrum - van Heeten hoeft te gaan. Het is vooral voor de ouderen en kinderen een stuk veiliger geworden.”

“Dat er regelmatig tractoren door de dorpskern komen vinden wij een groot bezwaar en gevaarlijk voor kinderen en fietsers.”

- **Mening van betrokken organisaties**

Alle vijftien betrokken organisaties hebben in de enquête aangegeven dat de verkeersveiligheid verbeterd is dankzij het wegenproject.

- **Verkeersveiligheid (provincie Overijssel)**

De provincie Overijssel heeft recent (januari 2011) de rondweg Heeten geëvalueerd op de aspecten verkeersveiligheid en verkeersintensiteit. Uit de evaluatie van de provincie Overijssel blijkt dat de verkeersveiligheid is toegenomen. Het totale aantal ongevallen (traverse Heeten en de rondweg) is met 70% afgenomen. De ongevallencijfers van 2010 zijn nog niet beschikbaar, dus deze konden niet meegenomen worden in de analyse. Ook de verkeersintensiteit is afgenomen in de kern van Heeten. Dit kan worden afgeleid

uit de beschikbare gegevens van het verkeer op de rondweg en de twee wegvakken (noord en oost) buiten de kern.

Na de aanleg van de rondweg Heeten is de verkeersinrichting in de kern Heeten ook aangepast. De snelheid binnen de bebouwde kom is teruggebracht tot 30km per uur en het kruispunt Bosgoed is gereconstrueerd (interne memo provincie Overijssel januari 2011).

In onderstaande tabel is af te lezen dat in de periode 2001-2004 (voor de aanleg van de rondweg) in totaal 33 ongevallen hebben plaatsgevonden, waaronder één verkeersdode. In de periode 2006-2009 na de aanleg van de rondweg is er sprake van in totaal 5 ongevallen op de traverse Heeten. Op de rondweg Heeten zijn in deze na periode ook 5 ongevallen geweest. Er is dus een flinke daling van het aantal ongevallen op de traverse Heeten (van 33 naar 5), maar ook op de traverse en rondweg samen (33 naar 10). Na de aanleg van de rondweg hebben er geen slachtofferongevallen meer voorgedaan.

Tabel 8 Effect aanleg rondweg Heeten op de verkeersveiligheid

Voor- en naperiode traverse en rondweg Heeten	Ongeval- len	Slachtoffer ongevallen totaal	Verkeers- doden	Ziekenhuis gewonden	Licht- gewonden
Traverse Heeten voorperiode 2001-2004	33	6	1	1	4
Traverse Heeten naperiode 2006-2009	5	0	0	0	0
Vershil voor- en naperiode (%)	-85%	-100%	-100%	-100%	-100%
Rondweg Heeten 2006-2009	5	0	0	0	0
Totaal voorperiode (traverse)	33	6	1	1	4
Totaal naperiode (traverse+rondweg)	10	0	0	0	0
Vershil totaal voor- en naperiode (%)	-70%	-100%	-100%	-100%	-100%

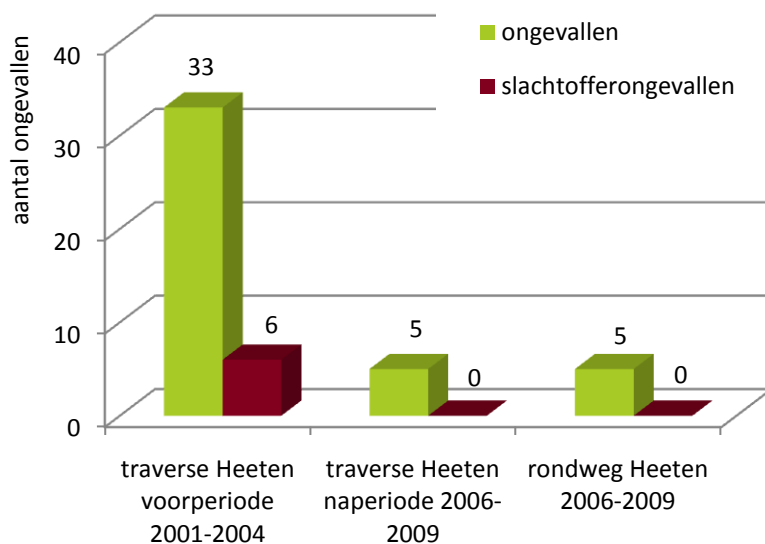
Bron: provincie Overijssel januari 2011

63

Bestemming bereikt

De resultaten uit de tabel zijn op de volgende bladzijde visueel weergegeven in de onderstaande grafiek.

Figuur 18 Aantal ongevallen en slachtofferongevallen voor traverse Heeten (voor- en naperiode) en rondweg Heeten



Bron: provincie Overijssel januari 2011

Ook uit interviews met medewerkers van de provincie Overijssel komt naar voren dat men de verkeersveiligheid vindt verbeterd. Er gaat minder (vracht)verkeer door de kern van Heeten zoals eerder aangegeven. Hierdoor is het ook veiliger geworden. De rondweg is zonder gelijkvloerse kruisingen of oversteekpunten aangelegd. Dit betekent dat fietsers/voetgangers en gemotoriseerd verkeer elkaar niet op de dezelfde weg hoeven te kruisen.

- *Verkeersintensiteit (provincie Overijssel)*

De verkeersintensiteit is afgenomen tot 2010. Zoals te zien in tabel 9 op de volgende pagina meet de provincie Overijssel de verkeersintensiteit op de N332 op het wegvak Raalte-Heeten (noordkant van de kern Heeten), Heeten-Nieuw Heeten (oostkant) en de rondweg Heeten zelf. De provincie meet niet hoeveel verkeer er door de kern van Heeten rijdt. Dit is wel globaal af te leiden uit de bestaande gegevens.

Tabel 9 Ontwikkeling verkeersintensiteit (gemiddelde werkdag etmaal intensiteit) per jaar

Ontwikkeling intensiteit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
N332 wegvak Raalte-Heeten	9900	10100	1000	10200	10600	9400	9100	8600	8200	8700
N332 wegvak Heeten-Nieuw Heeten	6900	7200	7900	8000	7500	7600	7500	6900	6600	6500
N332 rondweg Heeten						5900	5600	5400	5400	5900

Bron: provincie Overijssel (januari 2011)

Op de rondweg Heeten rijden gemiddeld 5900 motorvoertuigen op een werkdag. Als de rondweg niet was aangelegd, zou het verkeer door de kern rijden. Ten noorden van de kern Heeten tussen Raalte en Heeten rijden gemiddeld op een werkdag 8700 motorvoertuigen. Aangezien 5900 voertuigen op de rondweg rijden, kan worden afgeleid dat $8700 - 5900 = 2800$ motorvoertuigen per etmaal vanaf de noordelijke rotonde de kern van Heeten inrijden. In de jaren voor de rondweg was dit nog rond de 10000 motorvoertuigen. De provincie geeft in haar evaluatie aan dat dit vooral bestemmingsverkeer is en deze hoeveelheid verkeer goed past bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 30 km per uur. Uit dezelfde berekening die de provincie in de evaluatie maakt voor het wegvaak Heeten-Nieuw Heeten zou vanuit deze oostkant slechts zo'n 600 motorvoertuigen door de kern binnenrijden. In de jaren voor de rondweg lag dit rond de 7000 motorvoertuigen. De provincie noemt twee redenen waardoor het gemotoriseerd verkeer op de N332 is afgenomen, namelijk:

- de belangrijkste reden is de doortrekking van de A 35 tussen Almelo en Wierden. Hierdoor maakt meer doorgaand verkeer gebruik van de N 35/ A 35 en wordt de route N 348/N 332/A 1 minder als alternatieve route gebruikt voor verkeer tussen West-Overijssel en Twente.
- de invloed van de economische crisis waardoor de verkeersintensiteit licht gedaald is.

Uit deze gegevens komt naar voren dat de verkeersdruk op de traverse Heeten is verminderd.

Doorstroming van het verkeer

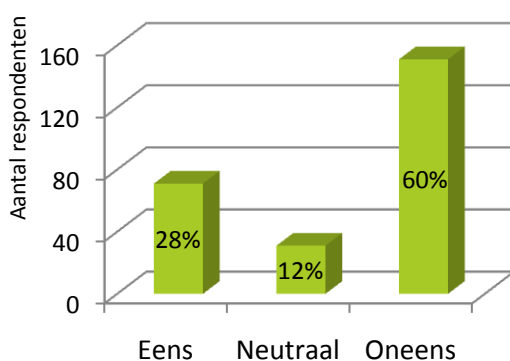
Een verbetering van de doorstroming van het verkeer is geen doel van de rondweg Heeten geweest. Dit onderwerp hebben wij wel meegenomen in dit onderzoek. De aanleg van de rondweg kan immers effect hebben op de

doorstroming. Het gaat hier om de doorstroming van het verkeer op de rondweg en meer specifiek ook het landbouwverkeer.

- *Mening van weggebruikers*

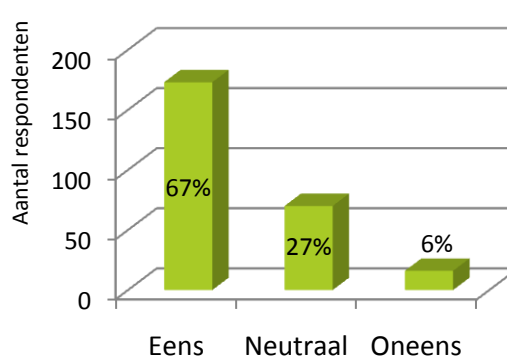
Qua doorstroming heeft met name de stelling over het landbouwverkeer opvallend gescoord. Uit de linker figuur hieronder blijkt dat de meerderheid het geen probleem vindt dat het landbouwverkeer niet op de rondweg mag rijden. Een weggebruiker geeft in een open reactie in de enquête aan: *“Het is goed dat landbouwverkeer niet op deze rondweg mag komen, dat belemmert immers de snelheid van de doorstroming van het verkeer.”* Uit de open antwoorden blijkt dat de meningen verdeeld zijn. Zo vinden anderen het weer wel bezwaarlijk dat dit landbouwverkeer door de dorpskern rijdt. Uit de analyse van de enquête over het landbouwverkeer blijkt dat de inwoners van het dorp Heeten het vooral bezwaarlijk vinden dat het landbouwverkeer niet over de rondweg mag rijden. Dit terwijl de weggebruikers die verder weg wonen het prima vinden dat er geen landbouwverkeer van de rondweg gebruik maakt. De provincie Overijssel geeft aan dat er een alternatief is voor het landbouwverkeer. In plaats van de rondweg kunnen agrariërs gebruik maken van de noordelijke omleidingsroute.

Figuur 19 Het is bezwaarlijk dat het landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de rondweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 20 Ik kom sneller op mijn bestemming aan dankzij de rondweg



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

66

Bestemming bereikt

Over de doorstroming van het verkeer op de rondweg zijn de weggebruikers in het algemeen tevreden. Zo vindt tweederde dat zij sneller aankomen op hun bestemming dankzij de rondweg (figuur rechtsboven).

- *Mening van betrokken organisaties en provincie Overijssel*

Alle vijftien betrokken organisaties vinden dat de doorstroming van het verkeer is verbeterd door het wegenproject. Uit interviews met de provincie Overijssel blijkt dat men de doorstroming van het verkeer door de kern vindt verbeterd, omdat er minder verkeer door de kern rijdt. De provincie is ook tevreden

hierover, want ondanks minder verkeer is het nog steeds levendig in de kern. De provincie is ook tevreden over de doorstroming van het verkeer op de rondweg, omdat men dankzij de rondweg sneller op bestemming aankomt tussen Zwolle en Twente en vice versa.

Verklaring van effecten

De effecten van de rondweg Heeten zijn in grote lijnen een verbeterde verkeersveiligheid en een verbeterde leefbaarheid van de kern van Heeten. De verklaring hiervoor is dat dankzij de rondweg er minder verkeer door de kern van Heeten rijdt. Door minder verkeersdruk is het veiliger en leefbaarder in de kern. Belangrijke succesfactoren voor dit project zijn volgens de provincie:

- Heldere nut en noodzaak. De rondweg was een logische oplossing. Een rondweg zou leiden tot minder verkeer door de kern.
- Goed overleg met alle partijen (gemeente, Plaatselijk Belang Heeten, hulpdiensten, busmaatschappijen, etc.) en burgerparticipatie. Door goed te luisteren en een sfeer van vertrouwen te creëren, is er draagvlak ontstaan.
- Op tijd zaken signaleren en een goede planning. Hierbij kan gedacht worden aan het protocol voor grondaankoop en aan het inplannen van tijd voor archeologisch onderzoek. Met wie allemaal overlegd moest worden, was goed in beeld.

Samenwerking provincie met gemeente, betrokken organisaties en burgers

- *Samenwerking met de gemeente Raalte*

De provincie Overijssel heeft samengewerkt met de gemeente Raalte voor de rondweg Heeten. De provincie heeft met de gemeente een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin (financiële) afspraken en taken staan. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van de rondweg is er regelmatig projectoverleg met betrokken medewerkers van de provincie en gemeente geweest. Een interview met de gemeente Raalte was niet mogelijk, omdat de contactpersoon van de gemeente Raalte voor de rondweg niet meer werkzaam is bij de gemeente.

- *Samenwerking met betrokken organisaties*

Vijftien betrokken organisaties en ondernemers bij de rondweg Heeten hebben de enquête van de Rekenkamer ingevuld, waaronder Vereniging van Ondernemers, aannemers en grondeigenaren. De meeste organisaties en ondernemers zijn tussen 2004 en 2010 betrokken geweest bij de rondweg. Het merendeel van deze betrokkenen is tevreden over (de samenwerking met) de provincie Overijssel. Zo vindt de meerderheid van de vijftien betrokkenen dat de samenwerking met de provincie goed is verlopen. Ook is de meerderheid van de betrokkenen tevreden over de wijze waarop de provincie heeft gehandeld.

Alle betrokkenen zijn het eens met de stelling dat het nodig was om dit wegenproject uit te voeren. Uit de enquête komt het beeld naar voren dat de meeste betrokkenen tevreden zijn.

- *Inpraak van burgers bij de rondweg Heeten*

Inwoners van de gemeente Raalte hebben de mogelijkheid gehad om te reageren op het Ontwerpplan in hoofdlijnen over de rondweg. Alle reacties zijn gebundeld in de Reactienota. Een belangrijk thema dat terug kwam in de reacties, was de aanleg van een fietstunnel (bij de Veldeggerweg). Uiteindelijk bleek de fietstunnel ook financieel mogelijk en is dit toegevoegd aan het plan en aangelegd. Hierdoor kunnen fietsers veilig oversteken van en naar de sportvelden en school toe.

3.4 Prestaties in tijd en geld

Norm

- De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.

Bevinding

De rondweg Heeten is binnen de planning en binnen het budget gerealiseerd.

68

Bestemming bereikt

Prestaties in tijd

In het Plan in hoofdlijnen is gesteld dat de rondweg Heeten in juni 2006 gereed zou zijn. Uiteindelijk is de rondweg op 17 december 2005 officieel geopend. Vanaf januari 2006 is de rondweg in gebruik gegaan. Dit betekent dat het project Heeten binnen de geplande tijd is gerealiseerd.

Tabel 10 *Prestaties in tijd: wanneer moet de rondweg gerealiseerd zijn?*

Planning	Juni 2006 (Plan in hoofdlijnen)
Realisatie	Officiële opening: 17 december 2005 In gebruik: januari 2006

Bron: Plan in hoofdlijnen Heeten en interviews provincie Overijssel

Prestaties in geld

Het project Heeten is binnen het budget gerealiseerd. Dit komt grotendeels doordat de aanbesteding lager is uitgevallen. Ook zijn de kosten lager uitgevallen doordat al rekening werd gehouden met verleggen van kabels en leidingen. Er is

getracht zoveel mogelijk kabels en leidingen te verleggen voordat de wegaannemer is gestart. Dit heeft voor minder oponthoud en kosten gezorgd.

Tabel 11 Prestaties in geld: hoeveel mag de rondweg kosten?

	Totaal: € 3.743.000,- Provincie: € 1.472.000,-
Planning	
	Totaal: € 2.516.285,- Provincie: € 826.555,-
Realisatie	

Bron: Dynamische Beleidsagenda 2005 en de accountantsverklaring van de N332 project Heeten 2007

3.5 Rol van Provinciale Staten

Norm

- Provinciale Staten worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties

Bevinding

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben besloten over de rondweg Heeten. PS zijn betrokken bij het besluit en bij de uitvoering. PS hebben het Ontwerpplan in Hoofdpijnen op 20 november 2002 behandeld in hun vergadering.

PS zijn jaarlijks door middel van de Dynamische Beleidsagenda (DBA) op de hoogte gebracht over de voortgang en stand van zaken van dit project. Ze zijn daarbij geïnformeerd over onder andere de planning, het budget en de te nemen stappen in het project.

In de DBA van 2005 wordt kort aangegeven welk gewenst resultaat de provincie Overijssel verwacht met de aanleg van de rondweg Heeten. Dit is:

“Door aanleg van de rondweg bij Heeten wordt de veiligheid en leefbaarheid in de kern Heeten vergroot. Daarnaast wordt de doorstroming van het verkeer van en naar Holten/A1 bevorderd.”

Bron: Provincie Overijssel, Dynamische Beleidsagenda 2005, p.67

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben besloten over de rondweg Heeten. Gedeputeerde Staten hebben het project verder uitgewerkt en gerealiseerd. PS hebben het Ontwerpplan in Hoofdpijnen op 20 november 2002 behandeld in hun vergadering.

PS zijn jaarlijks door middel van de Dynamische Beleidsagenda (DBA) op de hoogte gebracht over de voortgang en stand van zaken van dit project. Ze zijn daarbij geïnformeerd over onder andere de planning, het budget en de te nemen stappen in het project.

Voor Provinciale Staten is de rondweg Heeten een klein/middelgroot project. De totale kosten bedragen zo'n € 3 miljoen. Het project was politiek gezien niet enorm complex: er was een logische en gedragen oplossing (interviews). PS hebben geen informatie ontvangen over de uiteindelijke maatschappelijke effecten van de rondweg Heeten.

4 Bevindingen N377 reconstructie Lichtmis

In dit hoofdstuk beschrijven we de effecten van de reconstructie N377 Lichtmis. Bij Lichtmis zijn door de provincie twee kruispunten opnieuw ingericht. Deze kruispunten vormen de aansluiting tussen de rijksweg A28 en de provinciale weg N377 Hasselt-Nieuwleusen.

71

Bestemming bereikt

4.1 Probleemanalyse en afwegingen

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 verkeersproblematiek bij de N377/A28 is door middel van verschillende onderzoeken in beeld gebracht. Het grootste knelpunt was de slechte doorstroming van het verkeer in zowel de ochtend- als avondspits.
- Het project is vanuit het Coalitieakkoord 2007-2011 op de agenda gekomen als onderdeel van de ambitie om de aansluitingen tussen provinciale wegen en rijkswegen te verbeteren. De aansluiting N377/A28 bij Lichtmis had een hoge prioriteit vanwege de fileproblemen en kon snel worden uitgevoerd omdat de voorbereiding al was gestart vanwege groot onderhoud op het wegvak Hasselt-Lichtmis.
- De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de keuze voor het ontwerp. De partners (gemeente Zwolle, gemeente Staphorst en Rijkswaterstaat) zijn hierbij betrokken geweest.

Agendering

Het project N377/A28 Lichtmis is op de agenda gekomen vanuit het Coalitieakkoord 2007-2011. In het coalitieakkoord heeft het college van Gedeputeerde Staten aangegeven de aansluiting tussen provinciale wegen en de A1 en de A28 te willen verbeteren. Dit om mogelijke knelpunten te voorkomen die de economische groei tegen konden gaan. Voor het verbeteren van de aansluitingen is € 15 miljoen aan budget in de Dynamische Investeringsagenda (DIA) beschikbaar gesteld.

Om te bepalen welke aansluitingen verbeterd moesten worden, heeft de provincie een quickscan uitgevoerd. In de quickscan zijn alle aansluitingen op de rijkswegen A1 en A28 onderzocht op doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen. De aansluiting N377/A28 bij Lichtmis kwam uit het onderzoek als belangrijk knelpunt voor de doorstroming naar voren. Zowel in de ochtend als in de avond stonden er in meerdere richtingen regelmatig wachrijen. De prognose was dat de files in de toekomst alleen nog maar zouden verergeren (Quick scan aansluitingen A1/A28, maart 2008).

Daarnaast bleek uit de verkenning dat het project snel kon worden uitgevoerd. De provincie was namelijk al bezig met de voorbereiding van het groot onderhoud op het wegvak N377 Hasselt-Lichtmis en het benodigd onderhoud van de verkeersregelinstallatie (deze kwam uit de jaren zeventig) bij Lichtmis. Dit zorgde ervoor dat het project bovenaan kwam te staan op de prioriteitenlijst voor de verbetering van de aansluitingen. De provincie heeft het project vervolgens tegelijkertijd met het groot onderhoud uitgevoerd.

Probleemanalyse

De verkeerssituatie rondom Lichtmis is voorafgaand aan het project met verschillende onderzoeken in kaart gebracht:

- verkeerskundige en verkeerstechnische analyses van de huidige situatie;
- voorstellen voor een nieuwe indeling van de aansluiting;
- analyse van de doorstroming van het busvervoer;
- analyses van milieuaspecten: bodem, geluid, luchtkwaliteit en omgeving, onderzoek naar flora en fauna en archeologisch onderzoek.

De doorstroming kwam als belangrijkste knelpunt uit de verkeerskundige analyses naar voren. Zowel in de ochtend- als avondspits ontstond filevorming op de N377 (Nieuwleusen-Lichtmis), Oude Rijksweg (Staphorst-Lichtmis) en de oprit van de A28 (richting Zwolle). Deze filevorming bedroeg op de N377 op een gemiddelde dag 400 meter, op de Oude Rijksweg gemiddeld 250 meter en op de oprit van de A28 eveneens 250 meter, dit is even lang als de oprit zelf (Planbeschrijving reconstructie aansluiting A28/N377). Uit interviews blijkt dat de files op de N377 in de spits regelmatig 1,5 tot 2 kilometer bedroegen.

Figuur 21 Locatie van de aansluiting Lichtmis A28/N377



Bron: Google maps (juni 2011)

De doorstromingsproblemen bleven niet beperkt tot het autoverkeer. Ook het openbaar vervoer (lijnbus) had last van vertraging bij het passeren van de kruispunten. Bij Lichtmis is een busstation gevestigd (achter restaurant Piri-piri) waar een aantal drukke buslijnen samen komen. Om bij het busstation te komen, moesten de bussen de drukke kruispunten meerdere keren passeren. Door de files leverde dit in de ochtend- en avondspits grote vertragingen op.

Tot slot had ook het fietsverkeer ernstige vertraging bij het passeren van de aansluiting. Fietsers moesten lang wachten om over te kunnen steken. Daarnaast was de routing niet logisch voor fietsers, waardoor in tegengestelde richting werd gereden. Beide factoren verhogen de kans op verkeersonveilige situaties.

Afwegingen

Er zijn verschillende oplossingsvarianten voor de verkeersproblematiek bij Lichtmis bekeken en afgewogen. Zo is bijvoorbeeld onderzocht welke mogelijkheden er waren voor een oplossing met rotondes en/of kruispunten en is gekeken naar de locatie, het aantal en de breedte van rijbanen en invoegstroken. De optie voor het aanleggen van rotondes in plaats van kruispunten viel af vanwege de beperkte sturingsmogelijkheden voor het afwikkelen van het verkeer van en naar de A28. Daarnaast zou de verkeerssituatie door de combinatie van twee rotondes onoverzichtelijk worden. Voor de verkeersafwikkeling zouden namelijk twee grootschalige

(meerstrooks)rotondes nodig zijn met dubbele toe- en afritten op verschillende takken. Dit levert problemen op voor fietsers en landbouwvoertuigen die willen oversteken vanaf de fietspaden en parallelwegen. De keuze voor een variant met een verkeersregelinstallatie (VRI) was daarom een veiligere oplossing. Ook kan het verkeer met een VRI beter worden gestuurd. Gezien het feit dat Rijkswaterstaat al had aangegeven een toeritdoseerinstallaties (TDI's) te willen plaatsen op de oprit naar de A28, was de keuze voor een VRI bij Lichtmis de beste oplossing. Hierdoor kunnen de verkeersstromen namelijk goed op elkaar afgestemd worden. De uiteindelijke afweging over de oplossingsvariant is daarmee voornamelijk gebaseerd op inhoudelijke, verkeerstechnische criteria.

De drie partners (gemeente Zwolle, gemeente Staphorst en Rijkswaterstaat Oost-Nederland) zijn door middel van een projectgroep betrokken bij de keuze voor de oplossingsvariant. Zij konden meepraten over het ontwerp. De provincie heeft uiteindelijk gekozen voor de volgende maatregelen:

- aanleg van twee extra opstelstroken vanuit richting Nieuwleusen;
- aanleg nieuwe rijbaan voor twee rijstroken richting Zwolle (A28);
- aanleg van een dubbele rijstrook op de oprit van de A28 richting Zwolle;
- aanleg van een extra opstelstrook op de Hermelenweg (vanuit Zwolle) voor de doorstroming van het openbaar vervoer;
- aanleg van een busstrook naast de kruispunten en verlenging van de opstelvakken vanuit Staphorst;
- wijziging van de fietsroutes door aanleg van een in twee richtingen bereden fietspad en oversteken;
- vervangen van de verkeersregelinstallatie; en
- vervangen en uitbreiden van de bewegwijzering (Planbeschrijving reconstructie aansluiting A28/N377).

74

Bestemming bereikt

De bovenstaande maatregelen zijn in de tweede helft van 2009 uitgevoerd. Het project is op 14 januari 2010 officieel geopend. De onderstaande foto's geven een beeld van de situatie voor en na de reconstructie.



N377 voor de reconstructie, bron:Google streetview



N377 na de reconstructie, bron: Chriszwolle (feb 2010)

4.2 Beleidsdoelen

Norm

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

Bevindingen

Het doel van de reconstructie Lichtmis is het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers en landbouwverkeer.

De provincie heeft geen kwantitatieve doelen voor de doorstroming geformuleerd.

Het doel van de reconstructie Lichtmis is het verbeteren van de doorstroming van auto's, bussen, fietsers en landbouwverkeer. De provincie heeft geen kwantitatieve doelstellingen voor de doorstroming geformuleerd.

De doorstroming van het openbaar vervoer was een specifiek aandachtspunt bij Lichtmis. Uit de knelpuntenanalyses van de doorstroming van het openbaar vervoer was namelijk gebleken dat bussen veel vertraging opliepen door de verkeerslichten en files op de kruispunten. Hier zijn dan ook specifieke maatregelen voor getroffen.

Ook de drie partners zien het verbeteren van de doorstroom als voornaamste doel van het project. Verkeersveiligheid speelde niet erg bij Lichtmis. Uit een eerdere ongevalanalyse (2003) voor het wegvak Hasselt-Lichtmis was al gebleken dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden rondom Lichtmis. Het ging om acht ongevallen in zeven jaar tijd. De aanleiding voor het uitvoeren van de ongevalanalyse was een dodelijk ongeval in 2002 tussen Hasselt en Lichtmis, waarbij een voertuig in het water terecht kwam. Op dit incident na heeft het wegvak echter een lage prioriteit als het gaat om verkeersveiligheid, omdat het ongevalbeeld gunstig afsteekt ten opzichte van andere provinciale wegen (Ongevalanalyse N377 wegvak Hasselt-Lichtmis, februari 2003). Uit de interviews met de provincie en partners blijkt dat de verkeersveiligheid geen hoofddoelstelling bij de reconstructie van de kruispunten is geweest. De reden waarom het project is aangepakt, is primair gebaseerd op de doorstromingsproblematiek.

4.3 Maatschappelijke effecten

Norm

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

Bevindingen

- Door het ontbreken van objectieve gegevens, is alleen een subjectief oordeel te geven over de doorstroming. Dit oordeel is echter duidelijk; volgens alle geraadpleegde bronnen is de doorstroming bij Lichtmis verbeterd door de reconstructie. Dit geldt met name voor het autoverkeer en het openbaar vervoer. Over het fiets- en landbouwverkeer zijn minder gegevens beschikbaar, maar ook voor hen lijkt de doorstroom na de reconstructie verbeterd te zijn.
- De grootste bottleneck voor de verkeersafwikkeling was - tot voor kort - de oprit van de A28 richting Zwolle. Omdat er werkzaamheden op de A28 plaatsvonden, werd het verkeer met een toeritdoseringsinstallatie druppelsgewijs op de A28 toegelaten. Bij grote drukte kwam het verkeer hierdoor op de kruispunten bij Lichtmis vast te staan. Toch is de doorstroming – ondanks dit knelpunt – volgens de meeste weggebruikers en betrokkenen beter dan het was voor de reconstructie. Toen kwamen veel vaker files voor. Nu de werkzaamheden op de A28 zijn afgerond, zal de doorstroming verder verbeteren.

76

Bestemming bereikt

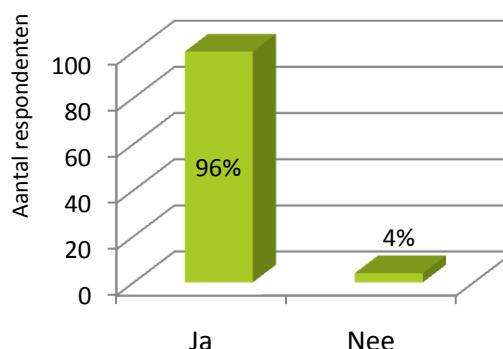
Algemeen oordeel

Aan weggebruikers, betrokken ondernemers en organisaties, partners en de provincie is gevraagd naar een algemeen oordeel over de reconstructie Lichtmis. Hieruit komt een positief beeld naar voren.

- *Weggebruikers vinden de reconstructie een verbetering*

De reconstructie bij Lichtmis wordt door weggebruikers gemiddeld met een 7,7 beoordeeld. 96% van de weggebruikers vindt de gewijzigde situatie over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie (zie stelling hiernaast).

Figuur 22 *Vindt u de gewijzigde situatie over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie?*



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

- *Betrokken organisaties, partners en provincie zijn positief over de aanpassingen*

De betrokken organisaties die onze vragenlijst hebben ingevuld – dit zijn twee bedrijven aan de kruispunten en de politie – vinden de reconstructie Lichtmis alle drie een verbetering. Gemiddeld wordt een 7,3 gegeven voor de aanpassingen. Ook de gemeente Zwolle, de gemeente Staphorst, Rijkswaterstaat en de provincie zijn positief over de aanpassingen. Het project is volgens plan uitgevoerd en heeft over het algemeen tot een goed resultaat geleid.

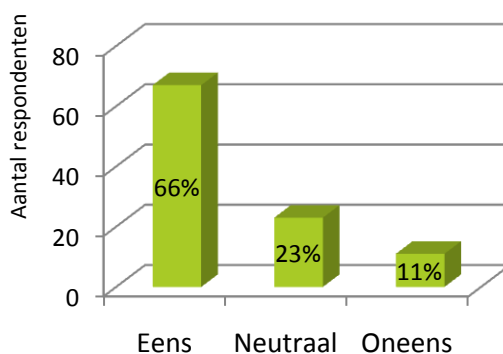
Doorstroming van het verkeer

Aangezien de data uit de verkeersregelinstallatie bij Lichtmis niet uitgelezen kan worden, moeten we voor het beschrijven van de effecten op de doorstroming volstaan met het subjectieve oordeel van alle mensen die hun mening gegeven hebben over de verkeersafwikkeling. Dit zijn zowel mensen op straat (onder andere bij de bushalte Lichtmis en de carpoolstrook), weggebruikers (auto's, fietsers, landbouwverkeer, motoren), twee ondernemers aan de kruispunten, politie, gemeente Zwolle, gemeente Staphorst, Rijkswaterstaat en de provincie zelf. Hieruit komt een eensluidend beeld naar voren: de doorstroming is verbeterd door de reconstructie.

- *Weggebruikers vinden de doorstroom verbeterd*

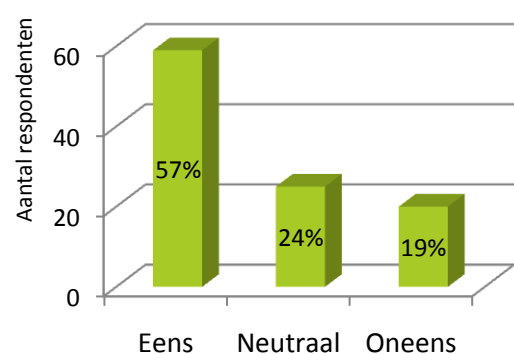
In de enquête hebben we een aantal stellingen aan weggebruikers voorgelegd over de doorstroming van het verkeer. Hieronder ziet u de resultaten.

Figuur 23 Ik kom sneller op mijn bestemming aan dankzij de aanpassingen bij Lichtmis



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Figuur 24 Er zijn bijna nooit files op de kruispunten bij Lichtmis



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Tweederde van de weggebruikers komt sneller op zijn of haar bestemming dankzij de aanpassingen bij Lichtmis. 57% geeft aan dat er bijna nooit files zijn op de kruispunten bij Lichtmis. Op de volgende bladzijde ziet u een aantal toelichtingen van weggebruikers op deze stellingen.

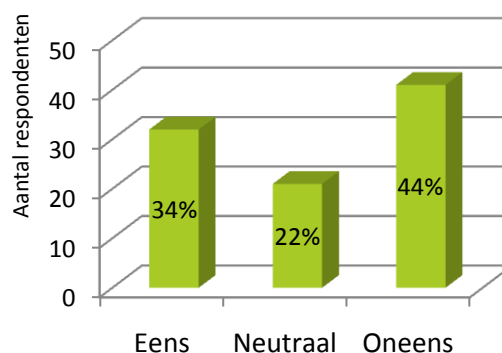
“De doorstroming vanaf Nieuwleusen is in de ochtendspits nu veel beter; voorheen stond er een gigantische rij voor de verkeerslichten.”

“Voor de aanpassingen reed ik binnendoor richting Zwolle. Moest meestal 10-15 minuten wachten bij Lichtmis.”

“Er zijn bijna nooit files op de kruispunten, alleen af en toe richting de A28. Maar deze zijn niet te vergelijken met de situatie voor de verbetering.”

Het grootste knelpunt zat – tot voor kort – bij de oprit van de A28 richting Zwolle. Dat blijkt ook uit het gemengde oordeel over de stelling of er lang gewacht moet worden voordat de A28 opgereden kan worden (zie grafiek hiernaast). Deze wachttijd heeft te maken met de toeritdoseringsinstallatie die door Rijkswaterstaat op de oprit van de A28 is geplaatst vanwege werkzaamheden. Hierdoor werden auto's druppelsgewijs op de A28 toegelaten, met als gevolg bij drukte terugslag op de kruispunten bij Lichtmis:

Figuur 25 Ik moet vaak lang wachten voordat ik de A28 op kan rijden



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

“De doorstroming naar de A28 is niet altijd goed. Het kan vlot, maar 1x in de week komt het ook voor dat je 15-20 minuten moet wachten. Ellende begint dan vaak al bij het eerste stoplicht voor het viaduct.”

“Grootste probleem is oprit A28. Haal toeritdosering weg en hele probleem is opgelost.”

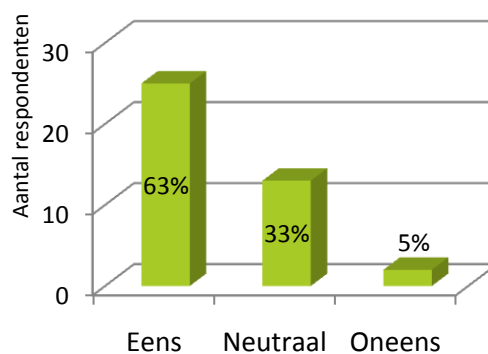
“Begrijp alleen het nut niet van het stoplicht bij de Koperen Hoogte [red: dit is de TDI op de oprit]. Hierdoor komen er nog stilstaande auto's op de N377 voor die de kruising blokkeren op spitsuren.”

Tot mei 2011 is Rijkswaterstaat bezig geweest met de verbreding van de A28. De enquête heeft in maart 2011 plaatsgevonden, waardoor de knelpunten door de werkzaamheden op de A28 nog volledig zichtbaar zijn in de resultaten. Pas nu de verbreding van de A28 is afgerond, zullen de effecten van de reconstructie Lichtmis goed meetbaar zijn. Uit de enquête blijkt echter al wel dat de effecten voor de doorstroom – ondanks de werkzaamheden – positief zijn. Weggebruikers hebben al minder last van files dan voor de reconstructie.

Rijkswaterstaat zal daarnaast de toeritdoseringsinstallatie op korte termijn vervangen door een intelligentere installatie. Dit betekent dat de huidige starre regeling met een vaststaand ritme van groen en rood vervangen wordt door een installatie met een ritme dat aangepast wordt aan de drukte. Hierdoor zal het verkeer in de toekomst bij drukte efficiënter geregeld gaan worden.

Van de weggebruikers die op de hoogte zijn van de aparte busbaan op de parallelweg naast de kruispunten geeft ruim 60% aan dat deze aanpassing de doorstroming op de kruispunten heeft verbeterd (zie stelling hiernaast). Dit beeld wordt bevestigd door de gesprekken met reizigers bij het busstation bij Lichtmis. Ook zij geven aan dat de bussen nu de kruispunten goed kunnen passeren. Af en toe is er vertraging in de ochtendspits door files, maar de situatie is beter dan het was vóór de reconstructie:

Figuur 26 De aparte busbaan heeft de doorstroming op de kruispunten verbeterd



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

“Alles gaat vlotter doordat er geen bussen meer via het kruispunt oversteken. Dat was vaak een probleem omdat die voorrang hadden.”

Hoewel 60% van de weggebruikers in de enquête aangeeft vlot groen licht te krijgen in de spits, is er gezien de reacties op de verkeerslichten wel een kanttekening te plaatsen bij de afstelling van de nieuwe verkeersregelinstallatie op de kruispunten bij Lichtmis:

“Bij weinig verkeersaanbod zou de afstelling van de verkeerslichten nog wel wat verbeterd kunnen worden.”

“Komend vanaf Nieuwleusen kan het voorkomen dat de stoplichten niet goed werken. Gevoel dat beurt wordt overgeslagen. Als dit het geval is dan duurt het 15 tot 20 minuten voordat ik op de snelweg rijd.”

“Vroeg in de ochtend is er nog een redelijke lange wachttijd vanaf Nieuwleusen richting Hasselt, terwijl er dan van andere kanten geen verkeer aan komt.”

“Ik ervaar lange wachttijden voor een rood stoplicht in verhouding tot andere stoplichten.”

Over de doorstroming van het fietsverkeer is op basis van de enquête geen volledig beeld te geven, daarvoor zijn de aantallen te klein. Van de tien fietsers die de enquête hebben ingevuld, vinden echter slechts twee dat zij vaak lang moeten wachten bij de verkeerslichten. De overige acht fietsers vinden dit niet. Het lijkt er daarmee op dat ook voor het fietsverkeer de doorstroom voldoende is. Dit wordt bevestigd in de gesprekken die we hebben gevoerd met gebruikers van het busstation Lichtmis. De meeste fietsers die we daar hebben gesproken, vinden niet dat ze lang moeten wachten bij de verkeerslichten. Dit geeft aan dat de oude situatie waarbij fietsers vaak lang moesten wachten tot ze groen licht kregen met alle risico's daarbij op verkeersonveilige situaties verbeterd lijkt te zijn.

Tot slot nog een kanttekening over de verkeerslichten die veel motorrijders hebben gemaakt in de enquête. Deze blijken namelijk niet goed te reageren op motoren:

“Met de auto springen de verkeerslichten vlot op groen. Echter de motor wordt 9 van de 10 keer niet gedetecteerd door het verkeerslicht waardoor je moet wachten tot er een auto achter je komt staan of je door rood moet rijden.”

- *Betrokken organisaties, partners en provincie vinden dat de doorstroming is verbeterd dankzij de reconstructie*

De drie betrokken organisaties geven aan dat de reconstructie Lichtmis de doorstroom heeft verbeterd. Ook gemeente Zwolle, gemeente Staphorst en Rijkswaterstaat zijn het er unaniem over eens dat de reconstructie de doorstroom heeft verbeterd. Er komen bijvoorbeeld geen klachten meer binnen over wachtrijen vanuit Hasselt en Nieuwleusen. Alleen nog klachten over dat de bus te hard rijdt. Bij de provincie komen eveneens geen klachten meer binnen over filevorming. Voor de reconstructie was dit wel het geval. Veel betrokkenen komen zelf ook regelmatig langs het kruispunt en merken vanuit hun eigen beleving dat de files na de reconstructie sterk verminderd zijn. Alleen de oprit van de A28 was nog een knelpunt, waardoor de verkeersafwikkeling op de kruispunten nog niet optimaal verliep. De provincie verwacht overigens dat de verbreding van de A28 naar 2x3 rijstroken positieve gevolgen zal hebben voor de doorstroom bij Lichtmis. In de verkeersanalyses voorafgaand aan het project is rekening gehouden met de situatie na de werkzaamheden.

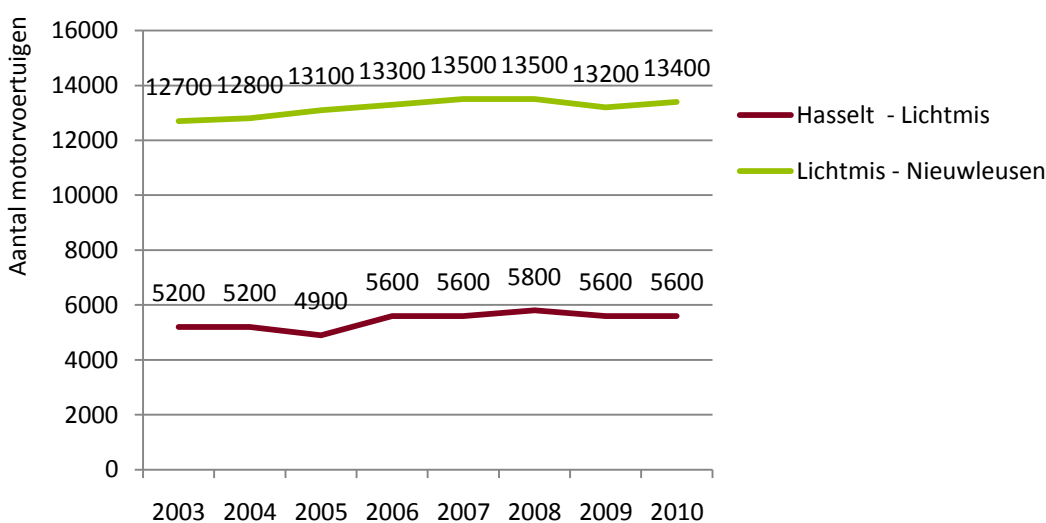
De doorstroom van het openbaar vervoer is volgens de meeste betrokkenen eveneens verbeterd. De bussen vanuit Rouveen/Staphorst kunnen nu via de parallelweg de bushalte bij Lichtmis bereiken en hoeven niet meer twee keer de kruisingen te passeren. Connexxion heeft aangegeven dat de reconstructie de situatie heeft verbeterd, met uitzondering van het probleem met de oprit van de A28. Dat zorgde tot voor kort nog voor vertragingen.

Het landbouwverkeer mag ook gebruik maken van de parallelweg naast de kruisingen. Dit was oorspronkelijk niet de bedoeling, maar door inspraak van betrokkenen is dit uiteindelijk toch doorgevoerd. Gemeente Staphorst en een van de betrokken ondernemers hebben aangegeven dat agrariërs tevreden zijn met deze oplossing.

- *Verkeersintensiteiten zijn gelijk gebleven*

In de onderstaande figuur zijn de verkeersintensiteiten te zien voor de richtingen N377 Lichtmis-Hasselt en N377 Lichtmis-Nieuwleusen in de afgelopen jaren.

Figuur 27 Verkeersintensiteit op de N377 rond Lichtmis in de periode 2003-2010



Bron: Provincie Overijssel (2011)

Uit de figuur blijkt dat het aantal motorvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag de kruispunten bij Lichtmis passeert vanaf de N377 licht is gestegen tot 2008 en vervolgens in 2009 licht is gedaald. Dit is conform de landelijke trend in de verkeersintensiteit. Door de economische crisis is het aantal motorvoertuigen op de weg gedaald. De figuur laat verder geen sterke stijgingen of dalingen in de verkeersintensiteit zien voor Lichtmis. De reconstructie bij Lichtmis heeft voornamelijk dus geen grote invloed gehad op de verkeersintensiteit op de N377. Andersom kan gesteld worden dat de verbetering van de doorstroming op de kruispunten niet veroorzaakt is door een daling van het aantal motorvoertuigen dat de kruispunten passeert.

Verkeersveiligheid

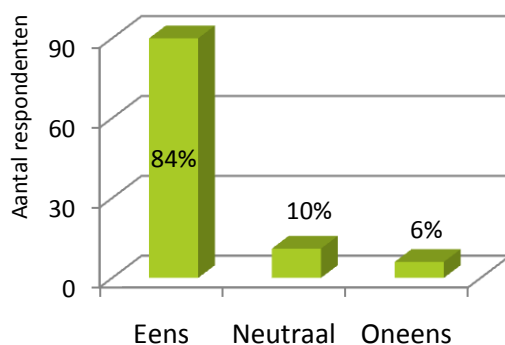
Hoewel de verkeersveiligheid geen hoofddoelstelling is geweest bij de reconstructie Lichtmis, hebben we wel gevraagd naar de beleving van veiligheid

door weggebruikers en betrokkenen op de kruispunten bij Lichtmis. Een objectief oordeel over de verkeersveiligheid aan de hand van ongevallencijfers is nog niet te geven, aangezien de cijfers van 2010 niet beschikbaar zijn. Daarnaast is het project eind 2009 afgerond, waardoor de tijdsperiode te kort is om een volledig objectief beeld te kunnen geven. We volstaan in dit onderzoek daarom met een subjectief oordeel over de huidige verkeersveiligheid bij Lichtmis.

- *Weggebruikers vinden de kruispunten veilig*

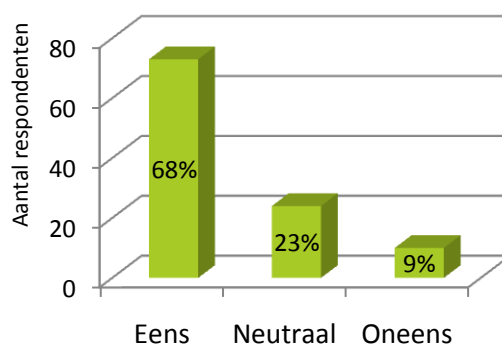
Bijna 85% van de weggebruikers vindt de kruispunten bij Lichtmis veilig (zie onderstaande grafiek). Ook de stelling over de overzichtelijkheid van de kruispunten wordt door de meeste weggebruikers positief beantwoord.

Figuur 28 Ik vind de kruispunten bij Lichtmis veilig



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

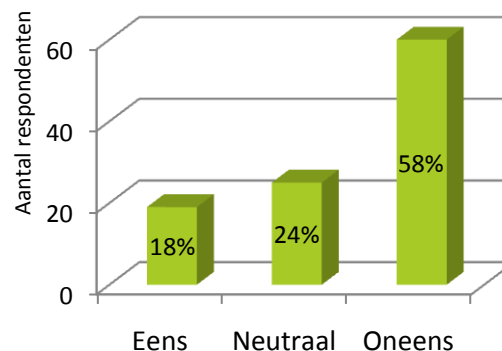
Figuur 29 Ik vind de kruispunten bij Lichtmis overzichtelijk



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

Bijna 60% vindt de bewegwijzering op de kruispunten duidelijk, hoewel de meningen hierover iets meer verdeeld zijn dan over de eerdere stellingen. Ongeveer een vijfde van de weggebruikers vindt de bewegwijzering namelijk onduidelijk. De toelichtingen die hierbij gegeven worden, gaan met name over de splitsing van rijstroken onder het viaduct. In de praktijk blijkt dit voor weggebruikers die de situatie niet kennen niet altijd goed te gaan. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid:

Figuur 30 Ik vind de bewegwijzering onduidelijk



Bron: enquête Rekenkamer Oost-Nederland (april 2011)

“Je moet wel even wennen als je nooit langs dit kruispunt komt is het niet gelijk overzichtelijk.”

“Ik heb al heel vaak spookrijders gezien bij auto's die van de A28 afkomen vanuit richting Meppel en die de N377 op willen richting Nieuwleusen. Zij begrijpen/zien niet goed waar ze in moeten rijden, ondanks de geleidingsstrepen op de weg. Een bord: Verboden in te rijden zou ZEER wenselijk zijn. Of moet het eerst echt mis gaan?”

“Je moet wel even wennen als je nooit langs dit kruispunt komt is het niet gelijk overzichtelijk.”

“Aanzienlijke verbetering. Jammer dat sommige bestuurders niet goed op de borden kijken (staan in het verkeerde vak).”

“Voor mij is de situatie nu wel duidelijk. Echter voor onbekenden is de bewegwijzering en de kruispunten erg onduidelijk. Dit geeft nogal eens verwarring waardoor van rijstrook gewisseld moet worden en men afhankelijk is van de goodwill van anderen.”

Zestien fietsers hebben in de enquête hun mening gegeven over de stelling ‘als fietser kan ik de weg veilig oversteken’. Veertien van hen zijn het met deze stelling eens. Hoewel het aantal fietsers dat de enquête heeft ingevuld beperkt is, geeft de eenduidigheid in het oordeel wel de indruk dat fietsers redelijk tevreden zijn over de verkeersveiligheid. Een van de fietsers geeft wel als kanttekening aan dat de verkeerslichten te kort op groen staan:

“De stoplichten voor fietsers mogen wel iets langer op groen blijven staan. Ook al fiets je stevig door, het kan je alsnog gebeuren dat het stoplicht al op rood springt, als jij er nog niet over bent.”

- *Gemeenten Zwolle en Staphorst vinden de verkeersveiligheid verbeterd*
Gemeente Zwolle en gemeente Staphorst vinden dat de verkeersveiligheid verbeterd is door de reconstructie. De oorzaak hiervan is volgens hen de verbetering van de doorstroming. Vaak worden situaties namelijk onveilig als lang gewacht moet worden voor verkeerslichten, dit geldt met name voor de fietsers. Daarnaast wordt aangegeven dat de verlichting op de kruispunten is verbeterd, waardoor de situatie overzichtelijker is geworden. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid. Tot slot wordt het tweerichtingen bereden fietspad vanuit Rouveen/Staphorst genoemd als belangrijke verbetering voor de verkeersveiligheid. Hierdoor kruist het fietspad namelijk de afrit van de A28 niet meer, waardoor onveilige situaties voor fietsers worden voorkomen.

Een van de betrokken organisaties plaatst in de enquête echter juist bij dit laatste punt een kanttekening:

“Onder druk van doorstroming zijn fietsers op een tweerichtingen fietspad ‘gezet’. Dit komt de verkeersveiligheid niet altijd ten goede.”

Volgens deze betrokkene is de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer ondergeschikt geweest aan de doorstroming. De verkeerssituatie is volgens de organisatie verbeterd door de reconstructie, maar met uitzondering van het fietsverkeer.

Verklaringen maatschappelijke effecten en neveneffecten

De belangrijkste verklaringen voor de hierboven beschreven maatschappelijke effecten zijn de capaciteitsvergroting van de kruispunten en de nieuwe verkeersregelinstallatie. De kruispunten bij Lichtmis kunnen na de reconstructie meer verkeer afwikkelen, hierdoor wordt de doorstroming verbeterd. De provincie geeft verder als verklarende factor aan dat er voorafgaand aan het project een goede probleemanalyse is gemaakt. Deze probleemanalyse is zowel vanuit de theorie (verkeerstechnische analyses) als de praktijk (goede praktijkoplossingen) ingestoken. De praktijkkant werd daarbij vanuit de provinciale afdeling ‘Uitvoering werken’ ingebracht. Hierdoor kon uiteindelijk een goede en praktische oplossing voor het probleem worden ontworpen.

84

Bestemming bereikt

Een neveneffect van de reconstructie is de sluiproute die sommige fietsers nemen richting Nieuwleusen:

“Overal staan verkeerslichten, behalve als je over de parallelweg onder het viaduct richting Nieuwleusen fietst, dan moet je het op de oversteek van de oprit A28 zelf maar uitzoeken. Vind ik verwarrend en niet echt veilig. Vooral als afslaande auto's ineens groen krijgen en dan de A28 oprijden.”

Hierbij valt op te merken dat de parallelweg in principe alleen bedoeld is voor bussen en landbouwvoertuigen. In de gesprekken met partners werd al aangegeven dat deze route wellicht ook door fietsers benut zou worden als sluiproute. Dit blijkt in de praktijk dus ook te gebeuren. Maar uit de enquête komt niet naar voren dat dit op grote schaal plaatsvindt.

4.4 Prestaties in tijd en geld

Norm

- De beoogde prestaties zijn gerealiseerd.

Bevindingen

- De reconstructie is volgens planning uitgevoerd.
- Het beschikbaar gestelde budget van € 2,2 miljoen is met € 100.000 overschreden. De overschrijding werd veroorzaakt door extra maatregelen die voor de doorstroming van het openbaar vervoer getroffen zijn.
- De samenwerking met de gemeente Zwolle, gemeente Staphorst en Rijkswaterstaat is goed verlopen. Alleen het opstellen en ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst heeft lang geduurd. Daarnaast is de afstemming over informatiebijeenkomsten in de voorbereidingsfase niet altijd goed verlopen.
- Ook de twee ondernemers en politie zijn tevreden over de samenwerking met de provincie. Er was voldoende mogelijkheid voor inbreng en de provincie heeft hier goed naar geluisterd. Een voorbeeld hiervan is het verzoek van een ondernemer om de parallelweg ook voor landbouwvoertuigen open te stellen.

85

Bestemming bereikt

Prestaties in tijd

De planning voor de reconstructie Lichtmis is op 28 april 2009 in een GS-besluit formeel vastgelegd: het project zou worden uitgevoerd in 2009. Deze planning is gehaald, want het project is eind 2009 uitgevoerd. De officiële opening vond plaats in januari 2010.

Tabel 12 Prestaties in tijd: wanneer moet de reconstructie gerealiseerd zijn?

Planning	Uitvoering in 2009
Realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Uitvoering: september-november 2009• Officiële opening: 14 januari 2010

Bron: GS-besluit (28 april 2009) en interviews

Uit interviews en documenten is gebleken dat de uitvoering van het project eigenlijk een jaar eerder gepland stond. Vanwege de duur van de aanbesteding en de extra opgave voor de doorstroming van het openbaar vervoer is de uitvoering verschoven naar 2009. Ook de uitvoering zelf is in de praktijk iets uitgelopen door problemen met de levering van technische installaties.

Uiteindelijk is het project echter binnen de formeel vastgestelde planning door Gedeputeerde Staten opengesteld voor het verkeer.

De reconstructie Lichtmis is tegelijkertijd uitgevoerd met het groot onderhoud van het wegvak Hasselt-Lichtmis. Hier was de voorbereiding al voor gestart voordat besloten werd de aansluiting van de N377 op de A28 bij Lichtmis te verbeteren. De uitvoering van het groot onderhoud heeft de reconstructie Lichtmis dus niet vertraagd, maar juist versneld en efficiënt gemaakt.

Prestaties in geld

Vanuit de Dynamische Investeringsagenda is een budget van € 2,2 miljoen beschikbaar gesteld voor de reconstructie Lichtmis. Uiteindelijk heeft de reconstructie € 2,3 miljoen gekost. De meerkosten (ad. € 100.000) zijn gedekt uit het regulier onderhoudsbudget en werden veroorzaakt door meerwerk op de geplande werkzaamheden.

Tabel 13 Prestaties in geld: hoeveel mag de reconstructie kosten?

Planning	€ 2,2 miljoen
Realisatie	€ 2,3 miljoen

Bron: GS-besluit (28 april 2009) en financiële administratie provincie Overijssel (december 2010)

86

Bestemming bereikt

De uiteindelijke kosten voor de reconstructie kunnen als volgt over de verschillende projectfasen verdeeld worden:

- *verkenningskosten € 86.000*
- *voorbereidingskosten € 113.000*
- *uitvoeringskosten: € 2.114.000*

(Financiële administratie provincie Overijssel, december 2010).

Het groot onderhoud aan het wegvak Hasselt-Lichtmis heeft € 756.000 gekost. Dit bedrag is echter buiten de bovenstaande overzichten gehouden.

De drie partners hebben in totaal € 200.000 bijgedragen aan de reconstructie Lichtmis. Dit bedrag was specifiek bedoeld voor de verkeersregelinstallatie en is gebaseerd op een wettelijke verdeelsleutel (de potentheorie). Het kruispunt bij Lichtmis bestaat uit acht poten, waarvan er twee voor rekening kwamen van Rijkswaterstaat (op- en afrit A28), één voor de gemeente Staphorst (bij de Toyota-dealer), één voor de gemeente Zwolle (bij wegrestaurant Lichtmis) en de overige vier voor de provincie (Nieuwleusen-Hasselt). De kosten zijn op basis

hiervan evenredig verdeeld over de betrokken partijen. Uiteindelijk zijn de kosten voor de verkeersregelinstallatie iets lager uitgevallen door een lagere aanbesteding.

Samenwerking met partners

Voor de verkeersregelinstallatie bij Lichtmis is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, de gemeente Staphorst en de gemeente Zwolle. Hierin zijn de financiële afspraken vastgelegd. Ook zijn in de samenwerkingsovereenkomst afspraken vastgelegd over de grenzen rondom Lichtmis, wie waar verantwoordelijk voor is (bijvoorbeeld ten aanzien van beheer en onderhoud na afronding van het project).

Opvallend is dat de samenwerkingsovereenkomst pas op 26 maart 2010 ondertekend is door alle partijen, terwijl de werkzaamheden eind 2009 al gereed waren. Daarnaast blijkt uit de interviews dat het hele proces van het opstellen en ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst bijna anderhalf jaar heeft geduurd. Door de late formele ondertekening lopen partners risico's (zowel financieel en juridisch als in de uitvoering). In het geval van Lichtmis was de samenwerkingsrelatie goed, waardoor de risico's beperkt waren.

De samenwerking tussen de provincie en partners is verder goed verlopen. De drie partners zijn zowel in de planfase, ontwerpfase en uitvoeringsfase betrokken geweest door middel van een projectgroep. De projectgroep is regelmatig bij elkaar geweest. Alle partners geven aan voldoende inspraak te hebben gehad en dat er goed geluisterd is naar hun belangen en randvoorwaarden. Zo zijn bijvoorbeeld door Rijkswaterstaat een aantal eisen gesteld aan de hoogte en draagkracht van de pijlers bij het viaduct en de capaciteit van de oprit naar de A28, zodat er geen problemen zouden ontstaan in de doorstroom op de rijksweg.

Een aandachtspunt voor de provincie met betrekking tot de samenwerking met de gemeenten is de afstemming over de informatiebijeenkomsten voor burgers in de voorbereidingsfase van het project. Een van de gemeenten geeft aan hier niet van op de hoogte te zijn geweest, terwijl dat wel van belang was.

Betrokkenheid ondernemers, organisaties en burgers

In de interviews wordt aangegeven dat de provincie in de beginfase van het project met omwonenden heeft gesproken over de aanpassingen bij Lichtmis, waaronder de ondernemers. Vanuit de betrokken ondernemers en organisaties die de enquête hebben ingevuld, wordt dit bevestigd. Zij geven aan dat de samenwerking met de provincie goed verlopen is. De taak en rol van de provincie bij het project was voor de betrokkenen duidelijk en ook de noodzaak waarom het project moest worden uitgevoerd. Ook was er voldoende mogelijkheid voor inbreng. Alle betrokkenen geven aan dat hun inbreng heeft geleid tot aanpassingen. De mogelijkheid om landbouwvoertuigen op de parallelweg toe te

laten is hier een voorbeeld van. Volgens de betrokkenen heeft de provincie verder voldoende rekening gehouden met de belangen van de omwonenden en ondernemers. Een enkele betrokkene geeft aan dat de belangen van fietsers wellicht zwaarder hadden mogen wegen in de besluitvorming.

Tijdens de voorbereidingsfase heeft de provincie eveneens gesproken met de busmaatschappij, waardoor het ontwerp in een later stadium nog iets gewijzigd is. Door extra maatregelen kon de doorstroming van het openbaar vervoer verder worden verbeterd. Zoals hierboven al aangegeven, heeft dit uiteindelijk wel tot iets hogere kosten en uitstel van de planning geleid.

4.5 Rol van Provinciale Staten

Norm

- Provinciale Staten worden adequaat geïnformeerd over de bereikte prestaties.

Bevindingen

- Er heeft geen politiek debat plaatsgevonden over de reconstructie Lichtmis. Het project was opgenomen in het coalitieakkoord als onderdeel van de aansluitingen tussen provinciale wegen en de A1 en A28. Gedeputeerde Staten hebben in april 2009 besloten om het project uit te voeren met de beschikbaar gestelde middelen uit de Dynamische Investeringsagenda.
- Provinciale Staten zijn door middel van de Dynamische Beleidsagenda (DBA) bij de begrotingen geïnformeerd over de voortgang van de verbetering van de aansluitingen op de A1 en A28. De reconstructie Lichtmis werd in de lijst met projecten genoemd. Door middel van de Dynamische Investeringsagenda zijn PS geïnformeerd over de besteding van het totale budget voor het verbeteren van de aansluitingen op de A1 en A28. PS hebben geen specifieke projectinformatie ontvangen over Lichtmis.

Besluitvorming

In de interviews is aangegeven dat de reconstructie Lichtmis door de provincie als kleinschalig en technocratisch project wordt gezien. Er heeft geen politiek debat plaatsgevonden over het project. Het project was opgenomen in het coalitieakkoord 2007-2011 als onderdeel van de aansluitingen op de A1 en A28. Voor het verbeteren van deze aansluitingen was in de Dynamische Investeringsagenda een budget van € 15 miljoen beschikbaar gesteld. Hiermee zijn de kosten voor de reconstructie Lichtmis gedekt.

Na het uitvoeren van een quickscan naar de aansluiten op de A1 en A28 waarbij Lichtmis als belangrijke prioriteit naar voren kwam, hebben Gedeputeerde Staten op 28 april 2009 besloten het project uit te voeren. Daarbij hebben zij een planning en een budget vastgesteld.

Informatievoorziening Provinciale Staten

Provinciale Staten worden geïnformeerd over grote wegenprojecten via de Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit (DBA). Deze wordt bij de begroting aan PS voorgelegd. PS hebben echter geen formele rol ten aanzien van de DBA. De projecten in de DBA vormen een uitvoeringsprogramma waar GS voor verantwoordelijk zijn. Het project Lichtmis was onderdeel van de verkenning naar de aansluitingen op de A1 en A28 uit de DBA. Lichtmis werd als een van de te verbeteren aansluitingen genoemd. In de DBA wordt informatie gegeven over de problematiek, het gewenste resultaat, de actoren, de kosten/dekking en de planning van de projecten. Het project Lichtmis wordt in de DBA van 2010 en 2011 vermeld als aansluiting waar in 2009 verbetermaatregelen zijn gerealiseerd. PS zijn daarnaast via de Dynamische Investeringsagenda geïnformeerd over de voortgang van de besteding van middelen voor het verbeteren van de aansluitingen op de A1 en A28. PS hebben daarbij geen specifieke projectinformatie informatie ontvangen over de reconstructie Lichtmis.

Bijlagen

Bijlage 1: Normenkader

Voor het onderzoek hebben we het volgende normenkader opgesteld:

Tabel 14 Normenkader

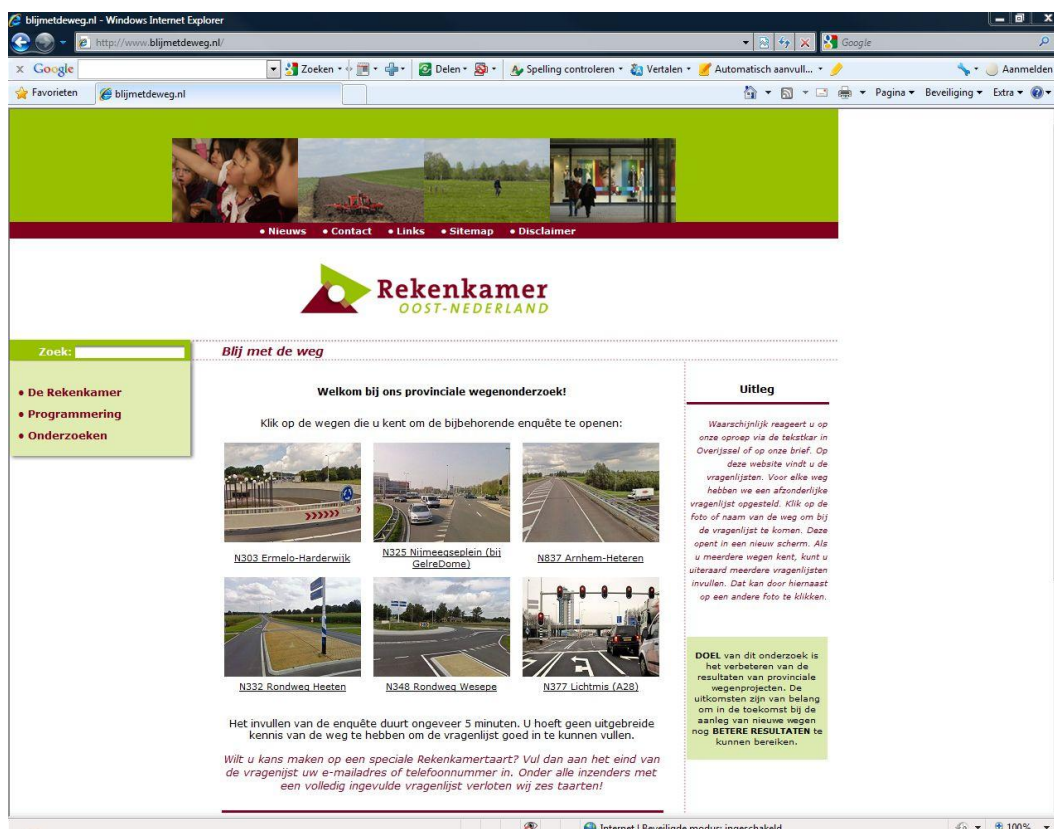
Thema	Normen
Probleemanalyse en afwegingen	<ul style="list-style-type: none">• De (verkeers)situatie is voorafgaand aan het grote wegenproject onderzocht.• De provincie heeft aangegeven waarom een knelpunt wordt aangepakt.• De provincie heeft aangegeven welke afwegingen zijn gemaakt bij de totstandkoming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

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) waarop we voor elk wegenproject een enquête hebben geplaatst:



92

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 15 Aantal respondenten per project

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

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.

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 onderstaande tabel is de respons per project weergegeven.

Tabel 16 Respons betrokken organisaties 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
Nijmeegseplein	9	GelreDome, wijkplatform, ANWB, Connexion, Kamer van Koophandel, Fietsersbond, 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 Overijssel

- Coalitieakkoord 2007-2011
- Omgevingsvisie Overijssel, 2009
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), 1998
- Uitvoeringsprogramma PVVP Overijssel (UPO) 2000-2003, 2001-2004 en 2003-2006
- Dynamische beleidsagenda Verkeer en vervoer 2005, 2007, 2008, 2009, 2010 en 2011

Rekenkamer Oost-Nederland

- Scherper sturen op wegen, sturing grote wegenprojecten in de provincie Overijssel, februari 2008

Rondweg Wesepe

- Besluitenlijst Vergadering van Provinciale Staten van Overijssel, Woensdag 25 mei 2005
- Besluitenlijst Vergadering Gedeputeerde Staten van Overijssel, 5 april 2005
- Data verkeersintensiteiten provincie Overijssel
- Financiële gegevens budgetrealisatie rondweg Wesepe provincie Overijssel
- Ontwerpplan in hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe, provincie Overijssel 2004
- Overeenkomst inzake de aanleg van het wegvak om Wesepe van de N 348, provinciale weg Gedeelte Deventer – Ommen, en het beheer en onderhoud van dit werk, 2008
- Plan in Hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe, provincie Overijssel 2005
- Reactienota N348 Omleiding Wesepe, provincie Overijssel 2005
- Voortgangsrapportage 3e kwartaal 2005, Project N 348 rondweg Wesepe, provincie Overijssel
- Verkenningnota traverse Wesepe (N 348), provincie Overijssel 2002
- Verslagen projectoverleg
- Verslagen projectleidersoverleg

Rondweg Heeten

- Accountantsverklaring 2007 N332 Heeten
- Dynamische Beleidsagenda 2005 verkeer en vervoer, provincie Overijssel
- Evaluatie aanleg rondweg Heeten (N 332) op verkeersveiligheid en verkeersintensiteit, provincie Overijssel 2011

- Ontwerpplan in Hoofdlijnen N 332 provinciale weg Raalte - grens Gelderland; rondweg Heeten, provincie Overijssel 14 mei 2002
- Plan in Hoofdlijnen N332 provinciale weg Raalte – grens Gelderland; rondweg Heeten, provincie Overijssel 2002

Reconstructie Lichtmis

- Aanbestedingstoetsingsformulier N377 reconstructie aansluiting A28/N377 en groot onderhoud Hasselt-Lichtmis, 15 juni 2009
- Boekingsoverzichten uit de financiële administratie, provincie Overijssel
- Doorstromingsmaatregelen busvervoer, Goudappel Coffeng, 14 augustus 2007
- GS-besluit Voorstel besteding DIA gelden aansluitingen A1/A28, 28 april 2009
- GS-nota Voorstel besteding DIA gelden aansluitingen A1/A28, 7 april 2009
- MS Project planningen Groot Onderhoud N377 Reconstructie Lichtmis, 1 mei 2008
- N377 ter hoogte van de Lichtmis; akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder, Cauberg-Huygen, 3 maart 2009
- Natuuronderzoek A28 Lichtmis, Tauw, 4 november 2009
- Ongevallenanalyse N377 provinciale weg Gedeelte Hasselt – grens Drenthe, wegvak Hasselt-Lichtmis, 4 februari 2003
- Overeenkomst tussen de provincie Overijssel, de Staat, de gemeente Zwolle en de gemeente Staphorst inzake de verkeersregelinstallaties op de aansluitingen van de provinciale weg N377 met de A28, de Hermelenweg en de Oude Rijksweg, 14 december 2009
- Planbeschrijving reconstructie aansluiting A28/N377 (Lichtmis) en wegvak Hasselt-Lichtmis
- Quick scan aansluitingen A1/A28. Notitie voor portefeuilleoverleg RWBV/WK, maart 2008
- Ruimtelijke onderbouwing behorende bij verzoek tot wijziging bestemmingsplan N377, reconstructie Lichtmis
- Vormgevingsanalyse A28 – aansluiting Nieuwleusen (De Lichtmis), Goudappel Coffeng, juni 2007
- VRI A28 – aansluiting Nieuwleusen. Kruispunt de Lichtmis. Randvoorwaarden en uitgangspunten, 13 maart 2009

Bijlage 4:

Overzicht geïnterviewde personen

Interviews provincie

- De heer Job Klaasen
Oud Gedeputeerde Mobiliteit, Financiën en Bestuur
- De heer Leo Hendriks
Oud Hoofd Eenheid (HE) van Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid (RWB) en Water en Bodem (WB)
- De heer Gerald Zwarthoff
Programmaleider Bereikbaarheid
- De heer Eef Uiterwijk
Programmamanager Wegen en Kanalen (WK)
- De heer Henry Uiterwijk
Projectleider Wegen en Kanalen (WK)
- De heer Peter Krombos
Adviseur contracten
- De heer Maurice Lunenburg
Projectleider Lichtmis N377

Interviews andere organisaties

- De heer Jan Speulman
Gemeente Staphorst
- De heer Iko Hendriks
Gemeente Zwolle
- De heer John van der Kolk
Gemeente Olst-Wijhe
- De heer Daan Thomson
Gemeente Olst-Wijhe

- De heer Ronald de Jonge
Rijkswaterstaat / Dienst Oost-Nederland
- De heer Ed Ulfman
Rijkswaterstaat / Dienst Oost-Nederland

Geraadpleegde personen provincie Overijssel

- Mevrouw Lindy Molenkamp
Hoofd Eenheid Wegen en Kanalen (WK)
- De heer Wouter van Beek
Adviseur beleidsinformatie
- De heer Klaas Veenma
Beleidsadviseur
- Mevrouw Susanne Nolten
Adviseur beleidsinformatie