



Rapport

Audit ramingenproces GOL

CONCEPT

Team
Concerncontrol &
Auditing

Datum

23 mei 2018

CONCEPT

1 Voorwoord

In dit rapport wordt verslag gedaan van het onderzoek dat Concerncontrol en Auditing heeft uitgevoerd naar het ramingsproces voor gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).

Het rapport begint met een korte aanleiding, daarna de belangrijkste conclusies om vervolgens deze te onderbouwen met de bevindingen, zoals die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen. De conclusies zijn vastgelegd op basis van een zo zorgvuldig mogelijk onderzoek met wederhoor. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat het onderzoek in zeer beperkte tijdsspanne is uitgevoerd; omwille van benodigde reactie door de gedeputeerde.

De conclusies zijn dan ook gebaseerd op een minder diepgaande analyse, dan normaliter bij een dergelijke onderzoeksopdracht zou zijn uitgevoerd. Alle conclusies zijn naar ons oordeel te staven met onderliggende stukken of eventueel het ontbreken daarvan; daarbij is getracht elke vorm van interpretatie achterwege te laten.

Het onderzoek had nooit in deze korte tijd kunnen worden uitgevoerd als niet alle medewerking was verleend door betrokkenen. Zowel het (beschikbaar zijn voor het) beantwoorden van vragen als het nazoeken en ter beschikking stellen van eventueel benodigde stukken heeft naar ons oordeel op een zorgvuldige en snelle wijze plaatsgevonden. Deze medewerking hebben we dan ook als zeer positief ervaren.

Het onderzoek heeft zich gericht op de wijze waarop de provincie Noord-Brabant ambtelijk heeft geopereerd tijdens het ramingsproces GOL.

Concerncontrol & Auditing
Mariëlle Schellekens-Koolen
Wilco Vink

2 Inhoudsopgave

1	VOORWOORD.....	3
2	INHOUDSOPGAVE.....	4
3	CONCLUSIES	5
3.1	INLEIDING	5
3.2	CONCLUSIES	6
3.3	MANAGEMENTREACTIE	9
3.4	NAWOORD	9
4	ONDERZOEK	10
4.1	AANLEIDING	10
4.2	DOELSTELLING/ONDERZOEKSVRAAG.....	10
4.3	ONDERZOEKSOBJECTEN.....	11
4.4	AANPAK ONDERZOEK.....	11
4.5	RAPPORTAGE EN SCOPE	12
5	BEVINDINGEN.....	13
5.1	INLEIDING	13
5.2	BEKNOPT CHRONOLOGISCHE WEERGAVE VAN HET PROGRAMMA GOL.....	13
5.3	BEKNOPT CHRONOLOGISCHE WEERGAVE GESPREKKEN VARIANTEN SVGNB	13
5.4	BEVINDINGEN NAAR AANLEIDING VAN INTERVIEWS EN DOSSIERONDERZOEK	14
5.5	SAMENVATTING BEVINDINGEN AUDIT.....	19
6	BIJLAGE 1 GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN.....	20
7	BIJLAGE 2 GEÏNTERVIEWDE PERSONEN	22
8	BIJLAGE 3 WET- EN REGELGEVING.....	23

3 Conclusies

3.1 Inleiding

GOL staat voor gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat en houdt zich met name bezig met ambities op het gebied van economische vitaliteit, mobiliteit, water, natuur, fiets, erfgoed en leefbaarheid in het gebied tussen Waalwijk en Den Bosch west. Een onderdeel van het GOL betreft de realisatie van een volledige aansluiting 40 Drunen-West op de rijksweg A59, die de onvolledige aansluitingen 38, 39 en 40 vervangt en de vervolmaking van de parallelstructuur langs de A59 rondom aansluiting 40. Deze nieuwe wegenstructuur komt gedeeltelijk in de Baardwijkse Overlaat te liggen. Dit plan is op tekening uitgewerkt en de kosten zijn doorerekend door NBIC.

De Stichting Van GOL naar Beter (SvGnB) is in diverse versies, in het daarvoor ingerichte inspraaktraject, gekomen met een alternatief voorstel voor de ontsluiting van het gebied. Centraal in dat voorstel staat het schrappen van de plannen om een aansluiting en een weg in de Overlaat aan te leggen. In dit voorstel, dat als aanduiding ‘alternatief 72’ heeft meegekregen, is voorzien in een andere aansluiting op de A59. Deze wordt op zijn beurt ontsloten door een tweetal parallelwegen langs de A59. Het GOL-plan voorziet in één parallelweg. Om de zuidelijke van deze twee parallelwegen ruimte te geven, is in de plannen van de SvGnB tevens voorzien in het verschuiven van de autosnelweg.

Voor dit plan is in opdracht van de provincie eveneens een tekening en kostenraming gemaakt. Dit is gedaan door R&L consultants. De provincie heeft geoordeeld dat er met het alternatief van de SvGnB geen uitzicht is op een volwaardig en reëel alternatief voor de GOL variant. Als reden wordt gegeven dat deze niet voldoet aan één van de hoofddoelstellingen van het GOL (verkeer uit de oude kernen) en dat deze tot hogere kosten leidt. De SvGnB heeft daarop de raming opgevraagd van hun variant omdat ze de raming in twijfel trekt.

Na inzage beweert de SvGnB dat de raming niet juist is omdat deze niet hun variant zou bevatten. Ook bestaat het vermoeden bij de SvGnB dat de raming van de GOL variant (Voorlopig Ontwerp+ niveau) en variant van SvGnB (Schets Ontwerp niveau) niet op dezelfde wijze zijn vergeleken. De stichting geeft aan dat er bewust bepaalde posten zijn weggelaten.

Inmiddels is hierover een stuk verschenen in de krant. Medio mei 2018 wordt het provinciale inpassingsplan (PIP) behandeld in GS en op 29 juni 2018 in PS. De programmamanager en de projectleider hebben geen reden om te twijfelen aan de ramingen. De verantwoordelijke gedeputeerde heeft verzocht om een onderzoek/audit naar de totstandkoming van de ramingen te laten verrichten door een partij buiten GOL en hier op 1 mei 2018 een rapportage over op te leveren, zodat hij de bevindingen mee kan nemen tijdens de behandeling van het dossier.

Voordat in dit hoofdstuk wordt overgegaan op beantwoording van de onderzoeksvragen is het goed om aan te geven binnen welke context deze is te plaatsen. Duidelijk is dat gedurende de hele periode van GOL er omgevingscommunicatie heeft plaats gevonden met betrokkenen. Het

communicatie traject is gestart in 2012. In de daarop volgende jaren (2012 tot heden) heeft de communicatie op verschillende wijzen plaats gevonden. Op 13 februari 2014 heeft de Stichting van GOL naar Beter haar eerste varianten Randweg Drunen West gepresenteerd. In de loop van de tijd is een deel van deze varianten afgefallen en zijn andere geoptimaliseerd. In mei 2015 (er zijn verschillende varianten aangedragen) wordt door de SvGnB (op basis van een Movares rapportage) geopteerd voor een variant over de bestaande weg door de Baardwijkse Overlaat. De SvGnB opteert nu voor de variant met o.a. een 80 km/u parallelstructuur langs de A59, zonder een weg door de Baardwijkse Overlaat. Vanaf het begin was duidelijk dat bij dit ontwerp de as van de hoofdrijbaan van de A59 met 15 meter moet worden verschoven. Er bestaat echter onduidelijkheid over de lengte van de verschuiving.

Wat opvalt in het hele proces is dat er veel tijd en aandacht door beide partijen is gestoken in het opstellen en uitwerken van een variant op de GOL-plannen. Tussen het GOL-programma en SvGnB heeft vaak en intensief overleg plaatsgevonden op inhoud en uitgangspunten. Uit de stukken blijkt dat geen enkele andere variant een vergelijkbaar traject heeft doorlopen. Desondanks lijkt er nu toch een impasse te zijn ontstaan over de haalbaarheid van de geoptimaliseerde variant. Deze impasse is voor een belangrijk deel gebaseerd op een verschil van inzicht over de ontwerpuitgangspunten en eisen die worden gesteld aan de oplossing. Het lijkt er niet op dat aan deze situatie op korte termijn een einde kan worden gemaakt, deze kwestie zal dus waarschijnlijk gaan voortduren in de rest van het besluitvormingstraject.

3.2 Conclusies

Beantwoording van de centrale onderzoeksvraag wordt in dit hoofdstuk weergegeven met conclusies. De hoofdconclusie(s) zijn per onderzoeksvraag aangegeven en vervolgens kort nader uit- en/of toegelicht.

Hoofdconclusie

Is het proces om te komen tot een juiste en volledige raming goed doorlopen voor de variant van de Stichting?

Ja, het proces om te komen tot een juiste en volledige raming voor de variant van de Stichting van GOL naar Beter (SvGnB) is goed doorlopen. Hierbij geldt de volgende nuancering:

- Tussen de beide partijen bestaat onduidelijkheid over de vraag welke variant de meest geoptimaliseerde versie van de stichting is. Kern van deze onduidelijkheid vormt de verschillende zienswijze of de A59 wel of geen 130-km-weg is. Dit heeft gevolgen voor de lengte waarover de as moet worden verschoven om ruimte te creëren voor de zuidelijke parallelweg in de variant van SvGnB.
- Bij de inzage door de SvGnB van de kostenraming voor hun variant is in ieder geval niet de laatste meest geoptimaliseerde variant getoond. Kort na de inzage is, in het kader van de beoordeling van de zienswijzen, alsnog een raming gemaakt volgens de interpretatie van het GOL van de meest geoptimaliseerde variant (zie hierboven). Handiger zou zijn geweest om deze raming reeds bij de inzage ter beschikking te hebben gehad.

- Gedurende het proces is veel tijd besteed aan de verschillende varianten van SvGnB, beduidend meer dan voor andere partijen. Na de reguliere trechtering zijn de verschillende varianten in diverse sessies verder uitgewerkt. Hierbij zijn mogelijk verwachtingen gewekt. Dit zou deels een verklaring kunnen zijn voor de ophef die is ontstaan nadat de uiteindelijke variant van SvGnB alsnog is afgewezen.

Het geoptimaliseerde ontwerp SvGnB, zoals uitgewerkt door het GOL (dus met een langere As verschuiving) voldoet niet op de volgende punten en is daarom niet verder onderzocht:

- De meest geoptimaliseerde variant van de SvGnB heeft een raming van 62 miljoen aan bouwkosten en past niet binnen budget GOL, ter vergelijking, de bouwkosten voor de GOL-variant bedragen €34 miljoen, de totale directe bouwkosten voor het hele GOL-programma bedragen €79 miljoen;
- Deze variant voldoet niet aan één hoofddoelstelling GOL: verkeer uit de kernen;
- Het is nog niet bekend of de variant van SvGnB voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Hiervoor zou, indien gewenst, aanvullend onderzoek kunnen plaatsvinden.

Subconclusie

1. Correspondeert de raming van de variant van de Stichting met het technische schetsontwerp van de variant van de Stichting (o.b.v. de expertsessies)?

Nee, hoewel dit antwoord enige nuancering vraagt. De SvGnB heeft op 2 maart 2018 inzage gekregen in de kostenraming die is opgemaakt naar aanleiding van de expertsessie van 12 oktober 2017. Tijdens deze sessie is een optimalisatie van variant 72a doorgelopen. De eerste versie, met twee rotondes, bleek tijdens een rondetafelbijeenkomst ruimtelijk niet inpasbaar. In de geoptimaliseerde variant zijn de twee rotondes vervangen door een compacter ontwerp, met een kunstwerk met daarop een ovonde ("het ei van Waalwijk"). De raming die op 13 oktober 2017 is opgesteld en die op 2 maart 2018, als gevolg van een WOB-verzoek, door de SvGnB is ingezien heeft betrekking op de eerste versie met de twee rotondes en betreft dus niet de geoptimaliseerde versie. Uiteindelijk is kort na de inzage, in het kader van de beoordeling van de zienswijzen, alsnog een raming opgesteld voor de geoptimaliseerde variant (met de ovonde).

Daarnaast is SvGnB in ieder geval van mening dat ook de variant met de ovonde niet aansluit bij hun geoptimaliseerde variant. In de uiteindelijk doorgerekende ovonde-variant is namelijk uitgegaan van een ontwerpsnelheid voor de A59 van 130 km/u i.p.v. de door SvGnB gehanteerde snelheid van 100 km/u. Naar de mening van de SvGnB is deze verhoging van de maximumsnelheid niet noodzakelijk en werkt kostenverhogend. Hierdoor moet immers de A59 over een langere afstand worden opgeschoven, hetgeen leidt tot het aanpassen van diverse kunstwerken. In de variant van SvGnB blijft de huidige snelheid op de A59 gehandhaafd, waardoor de uiteindelijke aanpassingen een stuk kleiner en dus goedkoper is.

Het GOL stelt hier tegenover dat formeel sprake is van één zienswijze, die nooit officieel is gewijzigd. Deze zienswijze bevat de parallelstructuur met de twee rotondes, deze variant is doorgerekend in een raming en die raming is uiteindelijk ingezien door SvGnB.

Hoewel formeel misschien een juist standpunt, kan dit niet worden vastgehouden in het licht van het proces dat is doorlopen. Door het houden van twee expertsessies en het vertalen van die sessie in een tekening en de toezegging deze ‘grofweg’ door te rekenen, is in ieder geval de indruk gewekt dat met de geoptimaliseerde variant (die met de ovonde) zou worden verdergegaan. Ook het feit dat uiteindelijk, twee weken na de inzage, alsnog een raming voor deze variant is opgesteld, draagt bij aan deze conclusie.

2. Correspondeert de raming van GOL met het VO+ van het project GOL?

Ja, de raming van GOL correspondeert met het VO+ van het project GOL. In een kostennota bij de raming wordt de verantwoording voor de raming afgelegd en wordt een onderbouwing gegeven van de verschillende projectonderdelen. Ook wordt inzicht gegeven in de gehanteerde opslagpercentages en risicoposten. De raming is opgesteld volgens een algemeen aanvaarde systematiek, namelijk de ‘Standardsystematiek voor Kostenramingen’ (SSK), gebaseerd op CROW-publicatie 137. Door het ontwerpniveau van de voorkeursvariant (VO+) en het doel van de raming (gedetailleerd inzicht in de totale projectkosten), is het detailniveau van deze raming gedetailleerder dan het niveau van de ramingen van de alternatieven.

3. Is een vergelijking mogelijk tussen de raming van de GOL-variant en die voor de geoptimaliseerde variant van SvGnB?

Ja, de beide ramingen zijn volgens dezelfde systematiek opgesteld (SSK) en zijn allebei ‘vanaf nul’ ingevuld op basis van een ontwerp. Voor de GOL-voorkeursvariant betreft dit een gedetailleerder ontwerp dan voor de variant van de SvGnB. Dit is een gevolg van het feit dat de voorkeursvariant, als onderdeel van het ontwerp-PIP aan scherpere eisen moet voldoen in het besluitvormingstraject. Voor de vergelijking zijn beide varianten op dezelfde wijze beoordeeld, namelijk door het vergelijken van de directe bouwkosten en de (uit de algemeen erkende systematiek) opslagen, zoals leges, winst en risico. Posten die in de voorkeursvariant wel zijn doorgerekend als gevolg van het hoger detailniveau van deze raming (zoals mitigerende maatregelen en de aanschaf van landbouwgronden) zijn in beide varianten weggestreept, dan wel niet opgenomen. Dergelijke kosten zouden ook deel uit maken van de raming voor de variant, als deze verder zou worden gedetailleerd. Hierdoor is een vergelijking tussen de beide varianten op basis van directe kosten mogelijk.

Uit de vergelijking blijkt dat de variant van de SvGnB diverse kostenverhogende en kostenverlagende elementen bevat, maar dat één post er duidelijk uitspringt. In de variant van de SvGnB dient, om ruimte te scheppen voor de aanleg van twee parallelwegen langs de A59, deze rijksweg over een lengte van ongeveer 2,5 kilometer te verschuiven. De geraamde kosten voor deze verschuiving bedragen grofweg één derde van de directe bouwkosten en maken geen onderdeel uit van de voorkeursvariant. Los van de eventuele voordelen of bezwaren op grond van andere criteria en doelstellingen, past de variant van de SvGnB hiermee niet in de doelstelling die betrekking heeft op de projectkosten. Zoals hierboven vermeld, bestrijdt SvGnB deze gedachtegang.

3.3 Reacties

Astrid Boogers, Projectmanager GOL
xx mei 2018

Hans Leermakers, Programmamanager GOL
xx mei 2018

Stichting van Gol naar Beter
xx mei 2018

3.4 Nawoord

Anke Kijzers, Concerncontroller
xx mei 2018

4 Onderzoek

4.1 Aanleiding

Op maandag 12 maart heeft gedeputeerde van Merrienboer gesproken met de Stichting van GOL naar Beter. Zij hadden verzocht om een gesprek i.v.m. hun inzage in de vertrouwelijke kostenraming. De SvGnB mocht de kostenraming vertrouwelijk en onder geheimhouding inzien.

De SvGnB geeft in een reactie richting PS aan dat:

De kostenraming GS geen betrekking heeft op de door SvGnB ingediende variant.

Ze merken daarbij op dat: “wat wij vooraf al vermoed hadden, immers onze variant kost echt niet 2x zoveel als de huidige PIP GOL. De SvGnB pleit ervoor dat er een MKBA analyse/ onderzoek wordt verricht, zowel voor de huidige PIP GOL-plannen en van de ingebrachte bewonersvariant(en)”.

Op verzoek van de Stichting heeft de heer van Merrienboer een reactie gegeven op de gespreksnotitie. Hierbij heeft de heer van Merrienboer de volgende zaken opgemerkt:

- Ik neem nogmaals nadrukkelijk afstand van uw suggestie dat de kostenraming niet zorgvuldig is gedaan. Zoals in het gesprek is aangegeven zijn zowel de kostenraming van het ontwerp PIP als van variant 72a volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. In het lopende zienswijze proces zullen GS wederom zorgvuldig uw inbreng afwegen. PS zullen dit controleren.
- Er is een MKBA gemaakt in het begin van het proces. Zoals gezegd is er nu geen MKBA gemaakt omdat er een MER onderzoek plaatsvindt naar de effecten van de maatregelen in het ontwerp PIP. Dit is een onafhankelijk breed onderzoek en algemeen geaccepteerd.

Op basis van voorstaande heeft de heer van Merrienboer via de programmamanager een auditverzoek ingediend bij Concerncontrol & Auditing, om een onderzoek te houden naar de wijze waarop de beide ramingen (GOL en SvGnB) zijn opgesteld en de vraag of deze onderling vergelijkbaar zijn. Ook is gevraagd om in dit onderzoek de werkwijze te betrekken van de inzage in de raming door de Stichting. Dit verzoek is vertaald in bovenstaande onderzoeksvragen en heeft geleid tot voorliggend rapport.

4.2 Doelstelling/onderzoeksvraag

Voor dit onderzoek is de volgende onderzoeksvraag geformuleerd:

Is het proces om te komen tot een juiste en volledige raming goed doorlopen voor de variant van de Stichting?

Tevens zijn de volgende subvragen geformuleerd:

1. Correspondeert de raming van de variant van de Stichting met het technische schetsontwerp van de variant van de Stichting (o.b.v. de expertsessies)?
2. Correspondeert de raming van GOL met het VO+ van het project GOL?
3. Is een vergelijking mogelijk tussen de beide ramingen?

4.3 Onderzoeksobjecten

De audit heeft zowel betrekking op het proces van de totstandkoming van de raming als van de onderbouwing van de raming(en) zelf. Daarom is eerst gekeken naar de wijze waarop de alternatieven van de SvGnB zich hebben ontwikkeld. In diverse overleggen en sessies zijn deze alternatieven (72, 72a en 72b) verder aangevuld en aangepast en hebben, op meerdere momenten, tot kostenramingen en bijstellingen van die ramingen geleid.

Deze ramingen, en dan met name de meest recente, die aanleiding vormt tot de klacht van de SvGnB, zijn inhoudelijk beoordeelt. Daarbij ligt de focus op de vragen of deze raming alle onderdelen van het meest recente alternatief van de SvGnB bevat en of deze raming is opgesteld op een wijze die het eindresultaat vergelijkbaar maakt met de raming van de projectorganisatie voor het voorkeursalternatief.

Deze laatstgenoemde raming is tenslotte ook onderzocht, met de vraag of deze alle relevante onderdelen bevat en of deze vergelijkbaar is met de raming van de SvGnB.

4.4 Aanpak onderzoek

Om de hoofdvraag te beantwoorden en daarbij voornoemde objecten te onderzoeken is de volgende procesaanpak gehanteerd:

Onderzoeksopzet:

- vaststellen van gemaakte afspraken
- beoordelen of voldoende invulling wordt gegeven aan de gemaakte afspraken

Onderzoeksmethode:

- a. documentanalyse
- b. interviews

Opdrachtgever: Programmamanager GOL (Hans Leermakers), in overleg met gedeputeerde Van Merrienboer

Opdrachtnemer: Concerncontroller (Anke Kijzers)

Uitvoerende auditors: Mariëlle Schellekens en Wilco Vink (Concerncontrol & Auditing)

Doorlooptijd: april-mei 2018

Proces van hoor en wederhoor:

Gespreksverslagen worden teruggelegd aan geraadpleegde personen.

Het rapport wordt opgeleverd en besproken in het BO van gedeputeerde Van Merrienboer en zal onderdeel uitmaken van het GS-dossier over de GOL

Reactie van de projectleider en de programmamanager wordt op schrift gevraagd.

De concept-rapportage is aan zowel het GOL-programma als aan SvGnB voorgelegd ter controle op feitelijke onjuistheden.

4.5 Rapportage en scope

Het onderzoek wordt afgesloten met onderhavig rapport waarin de bevindingen en conclusies zijn vastgelegd. De conclusies richten zich daarbij op beantwoording van de onderzoeksvragen en met name of het proces om te komen tot een juiste en volledige raming goed doorlopen is voor de variant van de Stichting van GOL naar Beter.

5 Bevindingen

5.1 Inleiding

In de plannen voor de Gebiedsontwikkeling Langstraat is voorzien in de reconstructie van een aantal aansluitingen op de rijksweg A59. Zo komen in de plannen de (gedeeltelijke) aansluitingen 38, 39 en 40 te vervallen en komt daarvoor in de plaats een nieuwe, volledige aansluiting 40 (Drunen-West). Voor de aan- en afvoer van het verkeer uit Drunen naar deze aansluiting voorzien de plannen in een weg door de Baardwijkse Overlaat. De Stichting van GOL naar Beter heeft, op diverse gronden van cultuurhistorie, natuur en verkeer bezwaar tegen de aanleg van deze weg door de Overlaat.

In diverse versies is de SvGnB, in het daarvoor ingerichte inspraaktraject, gekomen met een alternatief voorstel voor de ontsluiting van het gebied. Centraal in dat voorstel staat het schrappen van de plannen om een aansluiting en een weg in de Overlaat aan te leggen. In dit voorstel, dat als aanduiding ‘alternatief 72’ heeft meegekregen, is voorzien in een andere aansluiting op de A59. Deze wordt op zijn beurt ontsloten door een tweetal parallelwegen langs de A59. Het GOL-plan voorziet in één parallelweg. Om de zuidelijke van deze twee parallelwegen ruimte te geven, is in de plannen van de SvGnB tevens voorzien in het verschuiven van de autosnelweg.

5.2 Beknopte chronologische weergave van het programma GOL

Hieronder staat, in beknopte vorm een opsomming van de belangrijkste mijlpalen en besluitmomenten in het GOL-proces. Genoemd zijn de mijlpalen die relevant zijn voor dit onderzoek.

2006: netwerkanalyse Brabantstad waarin de A59 als knelpunt is opgenomen, RWS geeft aan dat A2, A27 en A58 prioriteit hebben en dat geen budget beschikbaar is voor de aanpak van de A59

2012: op 12 december ondertekening samenwerkingsovereenkomst met 20 partijen GOL, Rijkswaterstaat is geen partij in deze overeenkomst

2013: september alle partijen hebben budget georganiseerd, aftrap GOL, ondertekening bestuursovereenkomst door Provinciale Staten, gemeenteraden en Algemeen Bestuur Waterschap

2015: notitie reikwijdte en detail als begin van inspraaktraject, meer dan 200 zienswijzen ontvangen, deze zijn ‘getrechterd’ tot varianten die zijn meegewogen in de besluitvorming.

Stichting van GOL naar Beter was één van de indienende partijen (zie later)

2016: besluit over het voorkeursalternatief, MER-traject doorlopen, een aantal varianten is meegenomen in het uiteindelijk ontwerp

2017: voorkeursalternatief uitgewerkt in ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (PIP), plan ter inzage gelegd

2018: juni PIP komt ter besluitvorming in PS

5.3 Beknopte chronologische weergave gesprekken varianten SvGnB

Hieronder staat een beknopte opsomming van de verschijning van de verschillende varianten die zijn aangedragen, gewijzigd en geoptimaliseerd door de SvGnB.

Eind 2013: eerste workshop met SvGnB

2014: februari gesprekken over varianten SvGnB. Variant is beschreven, met grove raming door provincie gemaakt. Besproken met SvGnB.

2015: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als onderdeel van de Milieu Effect Rapportage (MER), zienswijze op NRD: eerste variant beschreven. Factsheet 72

2016: omgevingsproces en gesprekken met SvGnB (technisch manager, omgevingsmanager, projectleider, gedeputeerde, en adviseurs (Movares en Goudappel))

Eind 2016: TU rapport/studente Nicole Bosdijk: variant is in stuurgroep GOL gebracht. Variant 72A (verbeterde variant) in stuurgroep in factsheet gezet en door ons beoordeeld ambtelijk en in stuurgroep.

2017 vervolgesprekken met SvGnB. Ook met gedeputeerde.

2017 sept / okt Expertsessies: variant 72A ook verkeerskundig doorgerekend (Goudappel Coffeng) en geraamd. Alle issues van factsheet besproken, ook criteria SvGnB. Ook geoptimaliseerde variant 72a in sessie besproken (ovonde) en indicatief geraamd op basis van ontwerpeisen ROA.

2018 Zienswijze op ontwerp PIP.

5.4 Bevindingen naar aanleiding van interviews en dossieronderzoek

Deze paragraaf geeft een weerslag van alle relevante bevindingen die betrekking hebben op de beantwoording van de onderzoeksvragen. Zij zijn gebaseerd op de desktopresearch en (toelichtende) interviews met direct betrokkenen.

2012: september nog voor ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst heeft de eerste publieksdag GOL plaats gevonden

2014: februari eerste varianten bewoners worden besproken en analyse van de varianten levert als belangrijkste conclusies op:

- varianten B en C zijn 2,5 a 3 keer zo duur en passen niet binnen budget GOL (deze varianten zijn later 'variant 72/72a gaan heten)
- alternatief C voldoet niet aan één hoofddoelstelling GOL verkeer uit de kernen (B in mindere mate),
- tevens voldoen alternatief B en C niet geheel aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen 2007 (NOA) en zullen dus geen goedkeuring van Rijkswaterstaat verkrijgen.

2015: er is sprake van vier (gewijzigde)varianten, in twee varianten ligt de randweg Drunen op een andere plek in de Overlaat, de derde variant heeft een ontsluitingsweg aan de Waalwijkse kant van het kanaal. Bij de vierde variant is sprake van twee parallelwegen langs de A59. Deze komt het meest overeen met de latere 'variant 72'. Een analyse van de vier varianten door Movares laat zien dat één van de varianten door de Overlaat (waarbij de randweg meer richting het westen opschuift) significant beter scoort dan de GOL-variant. In een later stadium is iedere vorm van infrastructuur in de Overlaat door SvGnB als onacceptabel gelabeld, en is deze variant komen te vervallen.

2016: 'Trechteringsproces' in het kader van inspraak en informatie. Na verwerking van de inspraak is door de stuurgroep GOL een voorkeursvariant vastgesteld. Deze is uitgewerkt in het

concept-ontwerp PIP. Dit betreft de ‘GOL-variant’. In dit ontwerp is de aanleg van een aansluiting vanuit Waalwijk en Drunen op de A59 in de Baardwijkse Overlaat opgenomen.

2017: Zienswijze ingediend door de SvGnB, variant 72 en 72a. In deze zienswijze vervalt de randweg Drunen door de Overlaat en is sprake van twee parallelwegen langs de A59. De nieuwe infrastructuur in de Overlaat komt te vervallen. In de zienswijze is voorzien in een verschuiving van de A59 met 15 meter over een beperkte afstand en een aansluiting bij Waalwijk (t.b.v. Desso).

In diverse overleggen met de SvGnB zijn de alternatieven gefinetuned en uitgewerkt. Daarbij bleek dat, op grond van de Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen 2014 (ROA, de opvolger van de NOA) de weg over een afstand van ongeveer 2,5 kilometer moet worden verlegd, in plaats van over een beperktere afstand. Ook bleek uit een nadere analyse dat de varianten 72 en 72a niet voldoen aan de verkeersuitgangspunten die in het GOL zijn vastgelegd (o.a. verkeer uit de kernen, zowel in Waalwijk als in Drunen) en dat de variant fors duurder is. SvGnB bestrijdt deze conclusie en verwijst naar een verkeerskundig onderzoek waarin hun variant op de meeste punten even goed of beter scoort dan de voorkeursvariant. Ook is SvGnB van mening dat hun variant niet zo veel duurder is dan door GOL wordt gesteld.

Op 27 maart 2017 is door Movares een verbeterde raming gemaakt van de totale projectkosten voor het GOL. De raming is opgesteld conform de CROW publicatie 137 “Standaard Systematiek voor Kostenramingen” ofwel de SSK. In de raming worden de diverse projectonderdelen (BOK-fiches) uitgewerkt. Vanwege het niveau van de uitwerking (VO-niveau) en het doel van de raming (gedetailleerd inzicht in de totale projectkosten) is deze raming ver uitgewerkt. Het detailniveau van deze raming is daarmee uitgebreider dan het detailniveau van de latere ramingen voor de varianten van de SvGnB. In een toelichtende kostennota worden alle geraamde projectonderdelen, alsmede de gehanteerde opslagen en de onzekerheden toegelicht. De totale geraamde bouwkosten voor de realisatie van het GOL (waar het onderdeel waar deze audit betrekking op heeft dus een onderdeel van is) bedragen €79 miljoen.

In april 2017 is een ronde-tafelbijeenkomst met PS-leden, gemeenteraadsleden en bewoners uit de regio gehouden waarin diverse varianten en zienswijzen aan de orde zijn gekomen. Naar aanleiding hiervan is door gedeputeerde Van Merrienboer aan PS en de raden van Heusden en Waalwijk een notitie gestuurd waarin hij een toelichting geeft op het doorlopen proces en waarin hij de ‘oude’ en de ‘verbeterde’ variant 72 behandelt. Conclusie is dat beide varianten niet verder worden meegenomen in het proces omdat de kosten van beide varianten (fors) meer bedragen dan de voorkeursvariant en zij dus geen zicht bieden op een haalbare variant. Ook wordt gesteld dat de verbeterde variant niet voldoet aan de doelstelling van het GOL (minder verkeer in de oude kernen). In de ronde tafelsessie is afgesproken om de variant van de SvGnB verder vorm te geven tijdens een expertsessie.

In september 2017 is de eerste expertsessie georganiseerd om de varianten van de SvGnB nader te onderzoeken. Voor de begeleiding van de sessie is een externe begeleider aangezocht (SOAB), die ervoor gekozen heeft om terug te gaan naar het begin. Een aantal partijen is gevraagd een korte pitch te geven over de situatie tot nu toe. Daarna zijn de deelnemers gevraagd om over de

onderwerpen ‘Natuur, ecologie, waterberging enz. “Baardwijkse Overlaat” en “Verkeer en infrastructuur” te discussiëren. De eerste groep is daarbij ook gevraagd om een visie op de Overlaat te bedenken. Aan het eind van de sessie was een aantal procesafspraken te maken over het delen van kennis en het verder voeren van overleg. Inhoudelijk bleken er nog grote verschillen te bestaan. Een belangrijk verschil van mening bleek te bestaan in de vraag hoe andere afwegingen dan kosten worden meegenomen in de afweging. Een aantal partijen (waaronder de SvGnB) is van mening dat zaken als natuur en cultuurhistorie afzonderlijk onderdeel zouden moeten zijn van de afweging (het liefst in een maatschappelijke kosten en baten afweging, MKBA). Andere partijen (waaronder de provincie) zijn van mening dat deze onderdelen al aan de orde zijn gekomen in de uitgangspunten van het GOL en voldoende worden meegewogen in diverse (wettelijke) onderdelen van de besluitvorming (MER, PIP etc.). Afsluitend werd afgesproken om een tweede expertsessie te houden waarin de stichtingsvariant 72a verder zou worden ingevuld. Deze sessie heeft in oktober 2017 plaatsgevonden.

Tijdens de tweede expertsessie is inhoudelijk ingegaan op de variant 72a van de SvGnB. Nadat een aantal uitgangspunten was overeengekomen, is onderzocht of de variant inpasbaar is, danwel inpasbaar is te maken. Voorafgaand aan deze sessie is een schetsontwerp opgesteld. De conclusie was dat de onderzochte variant met twee rotondes niet ruimtelijk inpasbaar was, maar dat een optimalisatie met een ovonde dat mogelijk wel zou zijn. Daarnaast bleek er onduidelijkheid over de wijze waarop de verschuiving van de as van de A59 werd vormgegeven. GOL gaat hierbij uit van de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat (ROA). Daarin geldt de A59 als een 130 km-weg (waarop op dit moment een tijdelijke verlaging van de maximumsnelheid van toepassing is). Als de as van de weg moet worden verschoven, is het gevolg hiervan dat er sprake moet zijn van (o.a.) langere weefvakken en grotere bochtstralen. Dit betekent dat de weg over een afstand van ongeveer 2,5 kilometer dient te worden verschoven en dat een aantal kunstwerken moet worden aangepast.

SvGnB stelt dat de weg op dit moment een 100-km-weg is en dat in het GOL geen sprake is van een noodzakelijke oplossing van de weg. Dat zou tot gevolg hebben dat de weg over een minder lange afstand dient te worden verschoven, met uiteraard minder aanpassingen aan weefvakken en kunstwerken en dus minder meerkosten. Uit de stukken die bij deze audit zijn ingezien (o.a. mails van RWS) wordt deze stelling niet verder onderbouwd. Aangezien RWS geen partij is in het GOL, dient bij het ontwerp voor de verplaatsing te worden uitgegaan van de ontwerprichtlijnen van RWS. Afwijking van die richtlijnen is, zo stelt SvGnB, wel van toepassing op andere plaatsen, zoals de A2 (ook de huidige A59 voldoet op dit moment niet aan die richtlijnen). Deze wegen zijn echter ontworpen en aangelegd door RWS zelf, zij kunnen (kennelijk) afwijken van hun eigen richtlijnen. Voor het GOL geldt dit niet, zij dienen het ontwerp van hun aanpassingen conform de richtlijnen uit te voeren, zulks ter goedkeuring van RWS.

Een tweede geschilpunt betreft de huidige tunnel voor landbouwverkeer onder de A59. In de geoptimaliseerde variant van SvGnB kan deze, door het toepassen van ruilverkaveling, komen te vervallen. In de tekeningen en de raming van het GOL voor deze variant, komt de tunnel (met een aanpassing wegens het verschuiven van de weg-as) toch terug. Het behoud van deze tunnel is als

ruimtelijke opgave opgenomen (punt 9) in de samenwerkingsovereenkomst tussen de 20 deelnemende partijen.

Afgesproken werd om 'de geoptimaliseerde variant' verder uit te werken en te laten doorrekenen op hoofdlijnen, zodat een vergelijking met de GOL-variant mogelijk is. De uiteindelijke uitkomst (variant 72a) is na de expertsessie vertaald in een schetsontwerp en doorgerekend in een kostenraming (uitgaande van de versie met de twee rotondes en 130 km/u) en nader geanalyseerd in een factsheet. Uit de raming blijkt dat de kosten nog altijd fors hoger zijn dan de GOL-variant. De inhoudelijke analyse komt tot de conclusie dat er een aantal kanttekeningen in het kader van de ontwerprichtlijnen te maken zijn. Deze kunnen (deels) mogelijk worden ondervangen met een aangepaste versie van de variant, die met een ovonde. Volgens de projectorganisatie is hierbij aan de SvGnB aangegeven dat de versie met de ovonde €5 tot 10 miljoen goedkoper is dan de versie met de twee rotondes. Ook wordt geconcludeerd dat de variant niet aansluit bij een aantal van de GOL-doelen. De variant leidt niet tot minder verkeer in een aantal straten in Waalwijk (Laageinde, Molenvlietlaan en Putstraat) en Drunen (Kastanjelaan-West, Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde). De variant heeft niet geleid tot een aanpassing van het voorkeursalternatief. De variant met de ovonde is overigens niet als formele zienswijze ingediend.

Op dit moment is dus sprake van vier varianten:

- de voorkeursvariant van het GOL met een weg door de Baardwijkse Overlaat, deze variant is opgenomen in het ontwerp-PIP en voorgelegd voor zienswijzen;
- het schetsontwerp van variant 72a, de variant met twee rotondes en een uitgangssnelheid van 130 km/u op de A59 (NOA-richtlijn), deze variant geldt als 'officiële' zienswijze van SvGnB volgens het GOL, deze variant is komen te vervallen in de expertsessie en vervangen door een variant met een ovonde;
- de geoptimaliseerde variant 72a van GOL, deze variant met ovonde gaat uit van een ontwerpsnelheid van 130 km/u op de A59, de variant is uiteindelijk uitgewerkt in een raming en wordt door het GOL gebruikt als vergelijking tussen de voorkeursvariant en variant 72a;
- de geoptimaliseerde variant 72a van SvGnB, deze variant met ovonde gaat uit van een ontwerpsnelheid van 100 km/u op de A59 en wordt door SvGnB beschouwd als hun oplossing, in het proces komt deze variant niet aan de orde.

Op 31 oktober 2017 is aan PS medegedeeld dat GS het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) hebben vrijgegeven voor inspraak. In de statenmededeling wordt specifiek ingegaan op de Baardwijkse Overlaat en de contacten met de SvGnB. De conclusie wordt getrokken dat, bij uitvoering van de variant, de verkeersdruk toeneemt in Drunen-West (Kastanjelaan-west, Statenlaan-noord en Spoorlaan) en Waalwijk. Ook wordt medegedeeld dat uit de doorrekening blijkt dat de uitvoering van variant 72a uitkomt op een bedrag van €74 miljoen (nog te optimaliseren tot 64-69 miljoen), terwijl de GOL-variant uitkomt op een bedrag van €34 miljoen. Het belangrijkste onderdeel van de kosten voor variant 72a betreft het verschuiven van de A59, een kostenpost van €32,5 miljoen. Deze laatste bewering is overigens niet correct, de totale directe bouwkosten van het alternatief bedragen €32,5 miljoen, het verschuiven van de A59 is hier een (groot) onderdeel van. De raming en de toelichting daarop waren vertrouwelijk in te zien voor de

Statenleden. Het ontwerp-PIP, MER en uitvoeringsbesluiten lagen ter inzage tot 15 december 2017, hierop konden zienswijzen worden ingediend. De verwerking van de zienswijzen staan gepland in het voorjaar van 2018. Inmiddels is bekend dat in juni 2018 het definitieve PIP aan PS ter vaststelling zal worden voorgelegd.

2018: Tijdens de PS-vergadering op 31 oktober 2017 is door gedeputeerde Van Merrienboer toegezegd dat de SvGnB kennis mocht nemen van de (vertrouwelijke) raming van kosten van hun variant. Daarbij is gekozen om de SvGnB dezelfde informatie te verstrekken als Staten- en gemeenteraadsleden, namelijk zonder onderbouwing met (concurrentiegevoelige) kosteninformatie. Op 2 maart 2018 heeft deze inzage plaatsgehad. Uit de inzage trok de SvGnB de conclusie dat hun variant niet juist is vertaald en dat daarmee dus de raming op basis van onjuiste gegevens is ingevuld. De raming die door de SvGnB is ingezien is de raming voor het schetsontwerp met de twee rotondes en 130 km/u, en dateert van oktober 2017. Naar aanleiding van deze conclusie heeft de SvGnB een gesprek aangevraagd met de gedeputeerde.

Op 12 maart 2018 heeft een gesprek tussen de SvGnB en gedeputeerde Van Merrienboer plaatsgehad, waarin de SvGnB een aantal onderwerpen aan de orde stelde. Van dit gesprek is door SvGnB een verslag opgesteld dat aan de gedeputeerde is gezonden. Aangegeven werd dat de SvGnB bezwaren had tegen het proces dat moest worden doorlopen om de raming uiteindelijk in te mogen zien. Ook gaf de SvGnB aan dat de ingeziene raming niet hun geoptimaliseerde versie van variant 72a weergaf (de versie met de ovonde en 100 km/u). Tenslotte pleit de SvGnB nogmaals voor een MKBA, om ook andere zaken dan kosten mee af te wegen. De conclusie van de SvGnB, die ook werd gedeeld met de media, is dat zij van mening is dat er onzorgvuldig is gehandeld (in de media werd de term ‘broddelwerk’ gehanteerd).

In een reactie op het gespreksverslag van de SvGnB (met afschrift aan PS), geeft de gedeputeerde aan nadrukkelijk afstand te nemen van de conclusie dat onzorgvuldig is gehandeld. Daarnaast stelt de gedeputeerde dat zowel de raming voor de voorkeursvariant als de raming voor de variant van de SvGnB volgens dezelfde systematiek is uitgevoerd en dat uiteindelijk PS zal toezien op de zorgvuldigheid van de afweging van de varianten en de besluitvorming. Tenslotte herhaalt de gedeputeerde de stelling dat een maatschappelijke afweging heeft plaatsgevonden bij de aanvang van de GOL en is vertaald in de doelstellingen. De (wettelijke) besluitvormingsprocedure met een MER op het ontwerp-PIP maakt dat een nieuwe MKBA nu niet noodzakelijk wordt geacht. De MER ziet voldoende toe op het wegen van andere belangen dan de kosten.

Op 13 maart 2018 is, in het kader van de beoordeling van de zienswijzen, een aangepaste schets verwerkt waarin de versie met de twee rotondes is vervangen door een versie met een ovonde (‘het ei van Waalwijk’), uitgaande van 130 km/u. Aan de hand van dit schetsontwerp is een nieuwe kostenraming opgesteld. De totale kosten van deze ramingen blijken €62 miljoen, minder dan de kosten van de vorige versie, maar nog altijd fors meer dan de €34 miljoen voor de GOL-variant. Ook in deze versie vormt het verplaatsen van de A59 een grote kostenpost.

Een raming voor de geoptimaliseerde variant van SvGnB (met een ovonde en uitgaand van 100 km/u) is niet opgesteld omdat deze niet past binnen de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat (ROA). SvGnB is bezig om zelf een raming voor deze variant op te stellen.

Door gedeputeerde Van Merrienboer is opdracht gegeven om het proces van de totstandkoming van de ramingen te laten toetsen door het team Concerncontrol & Auditing. Voorliggende rapportage vormt de weerslag van dit onderzoek.

5.5 Samenvatting bevindingen audit

Uit de analyse van zowel documenten als interviews blijkt dat het proces om te komen tot juiste en volledige ramingen voor alle varianten zowel van GOL als van de Stichting van GOL naar Beter (SvGnB) goed zijn doorlopen. Beide ramingen zijn opgesteld volgens dezelfde systematiek en gaan uit van dezelfde uitgangspunten. Dit maakt de beide ramingen onderling vergelijkbaar. Wel is het detailniveau van de ramingen van de GOL-variant uitgebreider dan die van de SvGnB. Dit is een gevolg van het feit dat de GOL-raming onderdeel uitmaakt van de besluitvorming (PIP).

Hierbij wordt opgemerkt bij de inzage door de SvGnB niet de laatste meest geoptimaliseerde variant is besproken inclusief de bijbehorende raming.

Welke variant het predicaat ‘meest optimaal’ verdient vormt de kern van het verschil van inzicht tussen SvGnB en het GOL. In de GOL-versie betreft dit een variant met een ovonde en een ontwerpsnelheid van de A59 van 130 km/u, in de versie van SvGnB een ovonde en een ontwerpsnelheid van 100 km/u. Dit verschil in ontwerpsnelheid heeft grote gevolgen voor de kosten die moeten worden gemaakt. Bij 130 km/u dient de as van de A59 over een grotere afstand te worden verschoven en dienen meer aanpassingen aan kunstwerken te worden gerealiseerd. Bij een ontwerpsnelheid van 100 km/u lijken deze meerkosten beduidend lager. Uit mailwisselingen met Rijkswaterstaat, overigens geen partij in het GOL en niet bereid om zelf aanpassingen aan de A59 te doen, blijkt dat deze voor een aanpassing van de A59 uitgaan van hun ontwerprichtlijnen (ROA).

Voor de variant met een ovonde en een ontwerpsnelheid van 130 km/u is een raming uiteindelijk kort na de inzage alsnog opgesteld.

Uit de analyse door het GOL van de variant en de raming van SvGnB blijkt dat deze niet voldoet aan één van de doelstellingen van het GOL, namelijk het terugdringen van verkeer uit de oude kernen. Ook is de variant beduidend duurder dan het GOL-ontwerp. Dit is vooral een gevolg van het feit dat in de variant van SvGnB is voorzien in een verschuiving van de rijbaan van de A59, teneinde ruimte te maken voor een zuidelijke parallelweg. Deze parallelweg dient als vervanging voor een ontsluitingsweg door de Baardwijkse Overlaat. De variant past daarmee niet in het budget van het GOL en wordt niet verder in de besluitvorming meegenomen.

6 Bijlage 1 Geraadpleegde documenten

De volgende set documenten is geraadpleegd (voor zover van toepassing zijn in het stuk de desbetreffende registratienummers opgenomen):

- Verslag terugblik gesprek SvGnB met E. v. Merrienboer over kostenraming bewonersvariant 19 maart 2018
- Memo gedeputeerde van Merrienboer 21 maart 2018
- Variant 72A SvGnB – variant “Ei van Waalwijk” 21 maart 2018
- Inhoudelijke beoordeling met SvGnB 21 maart 2017
- Statenmededeling GOL: ontwerp PIP vrijgeven voor inspraak 31 oktober 2017
- Verslag Expertsessie GOL 25 oktober 2017
- SG-191017-11 A Kosten variant 72A SvGnB - v2
- SG-191017-11 B kostennota uitgangspunten 72A
- SG-191017-9 Factsheet 72A_Vergelijk variant 72A met GOL
- SG-191017-10B 1Notitie bewonersalternatieven 72A en 72B - 18 oktober 2017_definitief
- Verslag v.d. expertsessie Ruimtelijk Inpassing variant 72A 12 oktober 2017
- SG-191017-11 Verslag Baardwijkse overlaet 12 okt 2017
- SG-191017-13 Concept verslag Expertsessie GOL 18 sept 2017
- Variant Factsheet 72 (SGNB)
- Variant 72A SvGnB 13 oktober 2017
- Uitgangspunten ontwerp variant 72A/B SvGnB 13 oktober 2017
- SG-191017-10 B Notitie verkeer bewonersalternatieven 72A en 72B - 13 oktober 2017_definitief
- Verslag Baardwijkse overlaet 12 oktober 2017
- SG-191017-10 A Verslag sessie inrichting variant 72A 12 oktober 2017
- Inhoudelijke beoordeling n.a.v. expertsessie SvGnB 18 sept 2017 en 12 okt 2017
- Concept verslag (SOAB) Expertsessie GOL 18 september 2018
- Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B Goudappel Coffeng 15 september 2017
- SvGnB benodigde maatregelen variant 72 en 72A 8 mei 2017 aangevuld 6 augustus 2017
- Verslag GOL aan de Statenleden en Raadsleden Heusden en Waalwijk 24 april 2017
- Factsheet verbeterde variant 72 21 maart 2017
- Inhoudelijke beoordeling variant 72A SGNB 21 maart 2017
- SG-091216-2 second opinion TU Delft 16 november 2016
- TU delft Kwalitatieve analyse parallelvariant 5 2016
- Reactie op NRD GOL van SvGnB 2.0 4 mei 2015
- Verslag 2^e werksessie Baardwijkse Overlaet 13 februari 2014
- Verslag werk sessie Baardwijkse Overlaet 30 januari 2014
- Samenwerkingsovereenkomst GOL 12 november 2012
- Overzicht omgevingscommunicatie GOL
- Oorspronkelijk document SVGNB variant 72 en 72A – d.d. 8 mei 2017 en aangevuld d.d. 6 augustus 2017
- Uitgangspunten document opgesteld na toelichting van SVGNB en gesprek met RWS (13 september 2017)

- Schetsontwerp d.d. september 2017
- SSK Kostenraming bureau R&L 13 oktober 2017 (vertrouwelijk¹)
- Schetsontwerp “aanpassing naar Ovonde” d.d. maart 2018
- Toelichting (mail 22 maart 2018)
- SSK Kostenraming bureau R&L (versie ovonde) 21 maart 2018 (vertrouwelijk)
- GOL Kostennota behorende bij de raming 28 03 2017 (vertrouwelijk)
- SSK0. GOL Basisraming Investeringsraming 27 maart 2017 (vertrouwelijk)
- Mailwisseling met Rijkswaterstaat over ontwerpsnelheid van de A59
- Notitie aan auditcommissie Provincie Noord-Brabant 13 mei 2018 (SvGnB)
- Reactie op NRD SvGnB
- Globaal overzicht GOL overzicht processen en besluiten (SvGnB)
- Samenvatting van de effecten van variant VGNB (SvGnB)
- Beknopte vergelijking van VKA-GOL met variant VGNB 17 oktober 2017 (SvGnB)
- Kaart H18030 (SvGnB)
- Zienswijze 72 (SvGnB)

¹ De ramingen en onderbouwingen van de ramingen zijn vertrouwelijke stukken op basis van de aanwezigheid van concurrentie en marktgevoelige informatie. Zij zijn door de auditors volledig ingezien, maar zijn of worden niet beschikbaar gesteld aan derden

7 Bijlage 2 Geïnterviewde personen

Programmamanager GOL	Dhr. J.P.M. Leermakers
Technisch manager	Dhr. D. van der Linden
Contractmanager gebiedsontwikkeling/plv. projectmanager	Mevr. W.T. van den Bosch-van Opzeeland
Oud - Projectmanager GOL	Mevr. I. van der Linden
Projectmanager GOL	Mevr. A.T. Boogers
Ramingsdeskundige (extern)	Dhr. P.A. van Loon
Stichting van GOL naar Beter	Dhr. E. van Uijen (vz)
Stichting van GOL naar Beter	Dhr. A. de Kruijf
Brabantse Milieu Federatie (BMF)	Dhr. M. Visser
Stichting van GOL naar Beter	Dhr. H. Peters

8 Bijlage 3 Wet- en regelgeving

De belangrijkste op het project van toepassing zijnde wet- en regelgeving:

- Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen 2014 (ROA)
- Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen 2007 (NOA)
- Wet Milieubeheer
- Wet geluidhinder
- Verkeersmodel GOL
- Verordening ruimte
- Wet ruimtelijke ordening (WRO)
- Milieu Effect Rapportage (MER)
- Provinciaal Inpassings Plan (PIP)
- CROW Publicatie 137, 'Standaardsystematiek voor Kostenramingen, (SSK)

In het PIP is in H6 een volledig overzicht opgenomen van al het van toepassing zijnde beleid, wet- en regelgeving.