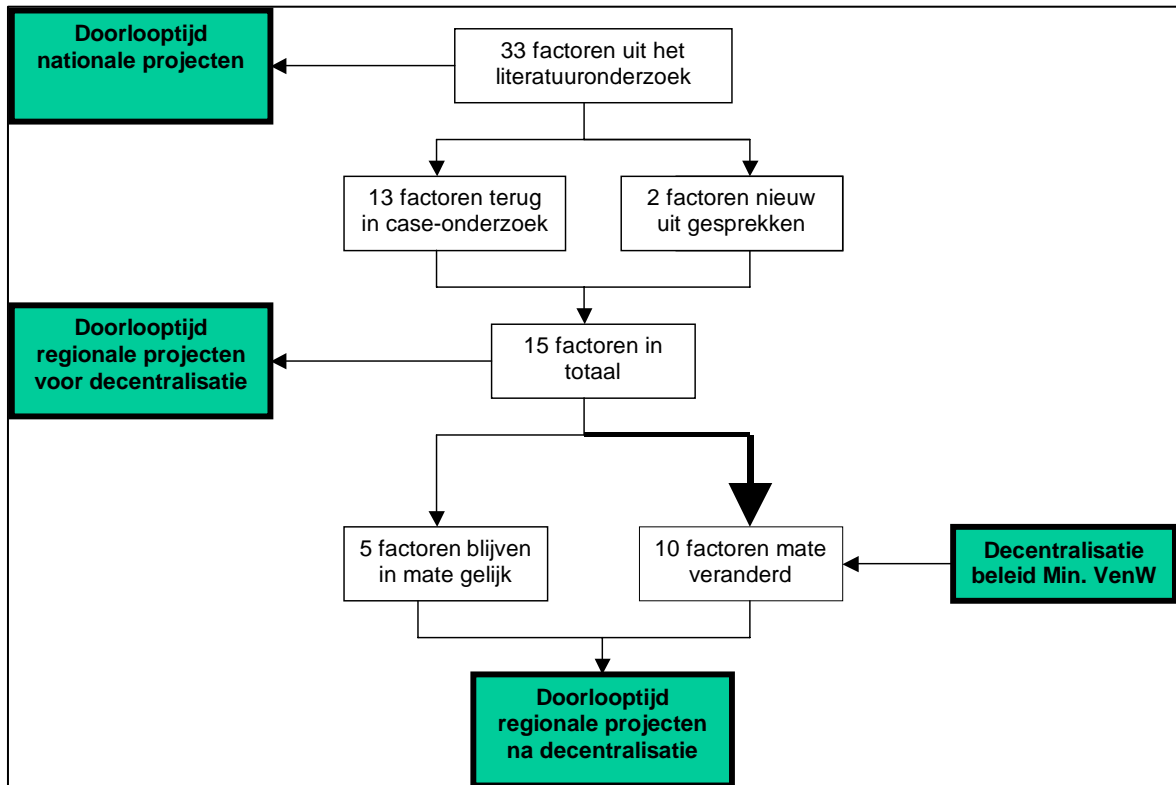


Bijlage 1 Opzet onderzoek



Figuur B1, Opzet onderzoek

Vanwege het ontbreken van literatuur over factoren die de doorlooptijd van regionale wegenplanning bepalen is er eerst onderzoek gedaan naar factoren die van invloed zijn op nationale projecten. Daarvan zijn in dit onderzoek 33 factoren achterhaald. Van deze factoren is middels een casestudie bepaald welke ook van invloed zijn op de planning van regionale wegen. Er blijken 13 factoren letterlijk of in een aangepast vorm van toepassing te zijn op de doorlooptijd van regionale wegenplanning. Daarnaast zijn tijdens het case-onderzoek via interviews twee nieuwe factoren aan het licht gekomen. Van de uiteindelijke 15 factoren is bepaald in welke mate hun invloed op de doorlooptijd is veranderd door de decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uit het onderzoek blijkt dat de mate van invloed van 10 factoren is veranderd en van de overige factoren gelijk is gebleven. Aan de hand van deze verandering is uiteindelijk het effect van de decentralisatie op de doorlooptijd bepaald. Daarbij is de situatie van voor de decentralisatie vergeleken met de situatie na de decentralisatie.

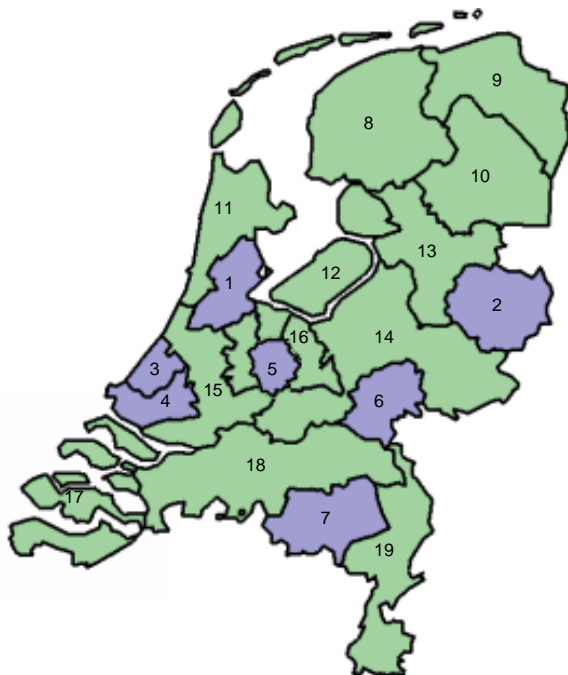
Bijlage 2 Decentralisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het decentralisatiebeleid van het Min. V en W is in 1996 in gang gezet. Als beginpunt van de huidige decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid wordt in dit onderzoek het Verdi – convenant (Verdi staat voor: Verkeer en vervoer regionaal, decentraal, intergraal) van maart 1996 beschouwd. In dit convenant is overeengekomen, dat provincies en kaderwetgebieden (zie Figuur B2), infrastructuurprojecten tot een bedrag van fl. 25 mln (€ 11,3 mln) voortaan zelf moeten gaan bekostigen, voorbereiden en uitvoeren. Deze bekostiging wordt mogelijk gemaakt door de jaarlijkse Gebundelde Doeluitkering (GDU) van het Min. V en W. Provincies kunnen naast deze uitkering gebruik maken van de provinciale opcenten en financiële reserves [Marlet,2003].

De doelstellingen van het Verdi-convenant zijn succesvol gehaald. De lokale democratie en de toegankelijkheid zijn met dit beleid vergroot, omdat aanvragen voor financiering van een infrastructuurproject bij de regionale overheid plaatsvindt. Vervolgens moet de regionale overheid een eigen afweging maken en regionale belangen tegen elkaar afwegen. Deze afweging kunnen door regionale overheden vaak makkelijker worden gemaakt omdat de bestuurders bekender met de regio zijn dan de bestuurders bij de centrale overheid [Marlet,2003].

Doordat de doelstellingen van het decentralisatiebeleid via de GDU succesvol gehaald zijn, is besloten de mogelijkheden van decentrale aansturing verder uit te breiden. heeft per 1 januari 2004 besloten te gaan van mln, naar mln.Vkwg's (Haaglanden, ROA en SRR) Tabel B2 [Marlet,2003]

De centrale overheid heeft uiteindelijk de grens tussen regionale projecten en landelijke projecten per 1 januari 2004 verlegd van projecten met een bedrag van onder de € 11,3 mln. tot projecten met een bedrag van onder de € 112,5 mln. Voor de grootste drie kaderwetgebieden is dit bedrag verdubbeld. Deze overgang wordt geregeld via de GDU+ regelingen en heeft uiteindelijk op 1 januari 2005 geleid tot de zogenoemde Brede Doeluitkering (BDU), waarin alle verschillende infrastructuurgelden, worden gebundeld [Min. V en W, 2004].



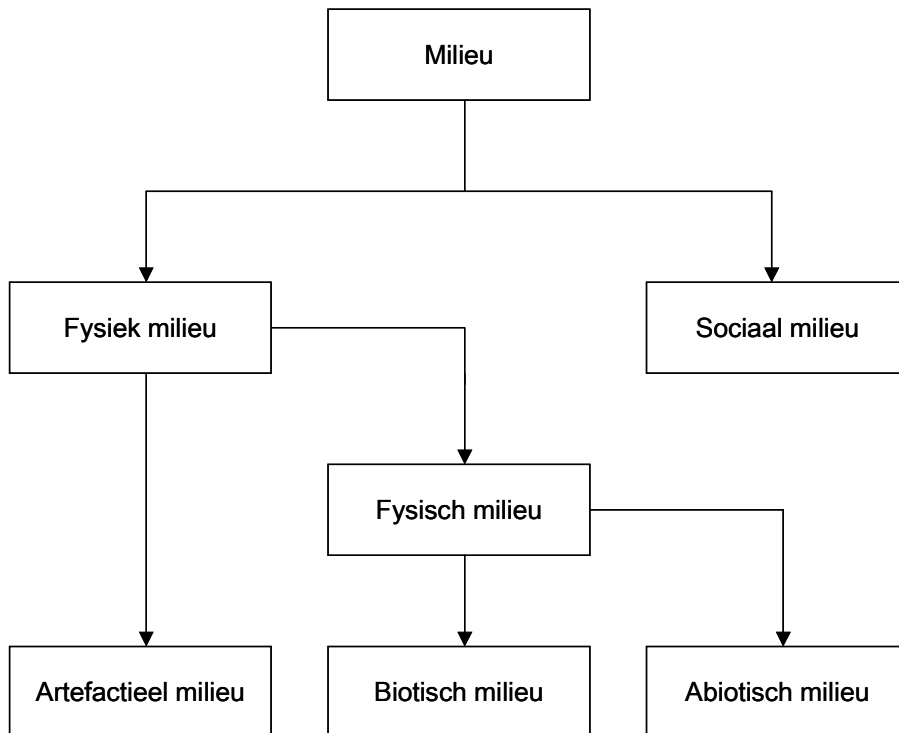
1. Regionaal Overleg Amsterdam (ROA)
2. Regio Twente
3. Regio Haaglanden
4. Stadsregio Rotterdam (SRR)
5. Bestuursregio Utrecht (BRU)
6. Knooppunt Arnhem - Nijmegen (KAN)
7. Stadsregio Eindhoven (SRE)
8. Provincie Friesland
9. Provincie Groningen
10. Provincie Drente
11. Provincie Noord-Holland (Prov. N-H)
12. Provincie Flevoland
13. Provincie Overijssel
14. Provincie Gelderland
15. Provincie Zuid-Holland (Prov. Z-H)
16. Provincie Utrecht
17. Provincie Zeeland
18. Provincie Noord-Brabant
19. Provincie Limburg

Figuur B2, Overzicht van de 19 door RWS erkende regionale overheden [IPO, 2004]

Tabel B2, Overzicht regionale infrastructuurgelden Uitkering

	Omschrijving	Invoering
GDU	Voortgekomen uit het Verdi-convenant. Grens voor lokale projecten komt te liggen op een grens van € 11.3 mln [Marlet, 2003].	29-02-1996
GDU+	Verhoging grens regionale projecten van € 11.3 mln naar € 112.5/225 mln. Vanwege succes GDU uitbreiding naar GDU+, overgangsregeling naar de BDU [Min. V en W, 2001].	01-01-2004
BDU	In de BDU vindt samenvoeging plaats van de GDU+ met de middelen van Duurzaamveilig 2, mobiliteitsmanagement en exploitatie OV en mogelijke andere specifieke deelbudgetten. Gericht op ontschotting van geldstromen [V en W, 2004].	01-01-2005

Bijlage 3 Begrip Milieu



*Figuur B3, Opbouw van het begrip milieu
[Bron: de Roo, 2001]*

Hoeflaak en Zinger (1992) delen het fysieke milieu op beleidsmatige gronden in drieën het groene, blauwe, en grijze milieu. Bij deze indeling wordt minder naar de delen van het milieu gekeken, maar is de beleidsmatige context van het milieu doorslaggevend. Het is een eenvoudige indeling die aansluit bij de "gemeentelijke praktijk van alle dag". [de Roo,2001]

Met het beleid voor het groene milieu wordt vooral het natuur- en landschapsbeleid bedoeld, beleid dat gericht is op het in standhouden van soorten en landschapstypen. Het blauwe milieu slaat volgens de begripshantering van Hoeflaak en Zinger vooral op milieu-aspecten die bijdragen aan duurzaamheid. Het betreft aspecten die veelal een uitwerking hebben op een relatief hoog schaalniveau en die pas over lange termijn zichtbaar effect sorteren. Met het grijze milieu wordt het milieuhygiënische deel van de fysieke milieu bedoeld dat, met een lokaal en regionaal bereik, de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving mede bepaald. Hoeflaak en Zinger spreken van milieu-aspecten met "een duidelijk milieuhygiënisch karakter: verontreiniging van grond- en oppervlaktewater, lucht en bodem en de beperking van gevaar, geluid en geurhinder.

Bijlage 4 Geïnterviewde Personen

Namen van geïnterviewde personen, met vermelding van functie, instelling, datum en plaats:

Naam:	Functie:	Instelling:	Datum :	Plaats:
Althuis,I.J.A.	Strategisch Beleidsadviseur	Provincie Utrecht	04-03-2004	Utrecht
Bont, J.G.A.M. de	Directeur	Hoofd kantoor RWS	22-06-2004	Den Haag
Bootsma, N.J.	Projectmanager	RWS, Zuid-Holland	08-06-2004	Wassenaar
Dijke,J.J. van	Beleidsmedewerker verkeermanagement	Provincie Utrecht	01-06-2004	Utrecht
Greuningen,H. van	Hoofd uitvoeringen	Stadsgewest Haaglanden	16-06-2004	Den Haag
Lips, J.	Senior beleidsmedewerker infrastructuur	Bestuursregio Utrecht	26-02-2004	Utrecht
Millenaar,H. van	Beleidsmedewerker,directie Ruimte en Mobiliteit	Provincie Zuid Holland	21-06-2004	Den Haag
Noordegraaf,M.	Beleidsmedewerker infrastructuur	Regionaal Orgaan Amsterdam	13-02-2004	Amsterdam
Offerman,G.	Communicatie, procesmanager	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	13-03-2004	Den Haag
Roy, K. de	Senior beleidsmedewerker infrastructuur	Bestuursregio Utrecht	17-02-2004	Utrecht
Ticheloven,H.	Hoofd PSO	Gemeente Utrecht	18-06-2004	Delft
Vlemminx,K.	Regionale/locale projecten	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	13-03-2004	Den Haag