

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Bevindingenrapport evaluatie Meerjarenprogramma
Ontsnippering
30 januari 2009

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Herengracht 9
2511 EG Den Haag
Telefoon 070 3047420
www.twynstragudde.nl

Bevindingenrapport evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering

drs. M. (Marieke) Blekemolen
ir. J.M. (Jaap) Groenendijk
dr. A. (Annelies) de Ridder

Den Haag, 30 januari 2009

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aspecten Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)	1
1.2	Opbouw rapport	2
2	Het Meerjarenprogramma Ontsnippering en zijn context	4
2.1	Versnipperde natuur	4
2.2	Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)	6
3	Richten	11
3.1	Start Meerjarenprogramma Ontsnippering	11
3.2	Programmering Meerjarenprogramma Ontsnippering	13
4	Inrichten	22
4.1	Organisatie en uitvoeringsstrategie landelijk niveau	22
4.2	Organisatie en uitvoeringsstrategie provinciaal niveau	26
4.3	Organisatie en uitvoeringsstrategie projectniveau	31
4.4	Financiering Meerjarenprogramma Ontsnippering	33
5	Verrichten	37
5.1	Opgeloste knelpunten	37
5.2	Effect opgeloste knelpunten	41
5.3	Haalbaarheid doelstelling Meerjarenprogramma Ontsnippering	43

Literatuurlijst

Lijst geïnterviewde personen

Lijst deelnemers workshop

Bijlagen

1. Onderdelen evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering
2. Overzicht per provincie

1 Inleiding

Het voorliggende bevindingsrapport is een achtergronddocument bij het Eindrapport evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering (Twynstra Gudde, 2009). Het bevindingsrapport bevat een schets van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) en zijn context, en de feiten, meningen en interpretaties betreffende de aspecten van het MJPO (tot en met 30 juni 2008).

In dit inleidende hoofdstuk staan wij stil bij de aspecten van het MJPO en beschrijven wij de opbouw van dit rapport.

1.1 Aspecten Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

In mei 2004 presenteren de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W), Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) het MJPO. Hoofdstuk 6 van het MJPO beschrijft dat het MJPO na vier jaar zorgvuldig zal worden geëvalueerd, waarbij vooral wordt gekeken naar de inhoud van het ontsnipperingsbeleid, het bijbehorende proces en de behaalde effecten.

Door de interdepartementale begeleidingsgroep is de vraagstelling van de evaluatie van het MJPO samengevat als: “wordt het MJPO naar behoren uitgevoerd en welke verbeteringen zijn mogelijk?” (MJPO, 2007: 1). Deze vraagstelling is vervolgens uitgewerkt in een aantal onderdelen met mogelijke deelvragen (zie bijlage 1).

Om te beoordelen of het MJPO als programma¹⁾ naar behoren wordt uitgevoerd, maken wij in de presentatie van onze bevindingen onderscheid naar drie aspecten. In onze ogen dient er een zeker evenwicht en samenhang te bestaan tussen deze drie aspecten (zie figuur 1.1):

- *Richten (of doelen stellen)*

De uitvoering van het MJPO kan niet los worden gezien van de inhoud van het MJPO, als kader voor het ontsnipperingsbeleid voor de komende jaren, en zijn context. De start van het MJPO is een belangrijk moment voor het richten, in het bijzonder de overgang van het opstellen van het MJPO naar het uitvoeren van het MJPO. Ook de programmering is belangrijk voor het richten.

¹⁾ Een programma kan worden opgevat als “een tijdelijke, unieke en complexe verzameling doelen en inspanningen waaraan mensen met beperkte middelen doelengericht samenwerken” (Tak e.a., 2006: 25).

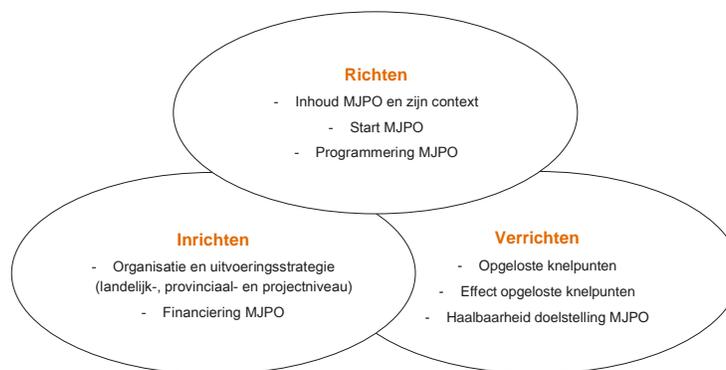
De compleetheid, juistheid en actualiteitswaarde is daarmee onderdeel van de evaluatie van het MJPO.

- *Inrichten (of organiseren)*

De doelstelling van het MJPO kan alleen behaald worden als alle partijen op basis van een gebiedsgerichte aanpak samenwerken. De uitvoering van het MJPO wordt mede tegen deze achtergrond geëvalueerd (ministerie van V&W e.a., 2004). De organisatie en uitvoeringsstrategie op respectievelijk landelijk-, provinciaal- en projectniveau is belangrijk voor het inrichten. Ook de financiering van het MJPO is belangrijk voor het inrichten. De implementatie/proces is daarmee onderdeel van de evaluatie van het MJPO.

- *Verrichten (of realiseren)*

De doelstelling van het MJPO is dat in 2018 de belangrijkste barrières voor de EHS zijn opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijksinfrastructuur. Welke knelpunten zijn opgelost, wat het effect is van opgeloste knelpunten en of de doelstelling van het MJPO haalbaar is, zijn belangrijke vragen voor het verrichten. De realisatie en het rendement van de faunavoorzieningen zijn daarmee onderdelen van de evaluatie van het MJPO.



Figuur 1.1 Aspecten Meerjarenprogramma Ontsnippering

1.2 Opbouw rapport

In hoofdstuk 2 geven wij een schets van het MJPO en zijn context.

In hoofdstuk 3 presenteren wij onze bevindingen betreffende het richten: de start van het MJPO en de programmering van het MJPO.

In hoofdstuk 4 presenteren wij onze bevindingen betreffende het inrichten: de organisatie en uitvoeringsstrategie op respectievelijk landelijk-, provinciaal- en projectniveau en de financiering van het MJPO.

Twynstra Gudde

In hoofdstuk 5 presenteren wij onze bevindingen betreffende het verrichten: de opgeloste knelpunten, het effect van de opgeloste knelpunten en de haalbaarheid van de doelstelling van het MJPO.

In al de hoofdstukken van het bevindingenrapport maken wij een onderscheid naar de feiten, en de meningen en interpretaties van de betrokken partijen en personen zoals verwoord in de interviews en tijdens de workshop.

In de bijlagen geven wij de onderdelen van de evaluatie van het MJPO weer (bijlage 1) en presenteren wij een overzicht per provincie (bijlage 2).

2 Het Meerjarenprogramma Ontsnippering en zijn context

In dit hoofdstuk geven wij een schets van het MJPO en zijn context.

2.1 Versnipperde natuur

Het MJPO is een uitwerking van het natuurbeleid in Nederland (ministerie van V&W e.a., 2004). De context van het MJPO wordt dan ook vooral gevormd door het natuurbeleid, in het bijzonder de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

2.1.1 *Natuur(beleid) in Nederland*

Meer natuur, vitale natuur. Dat is de kern van het natuurbeleid in Nederland. Een mooi landschap om met plezier in te wonen, werken en recreëren. En ook het leefgebied van 40.000 soorten planten en dieren (bron: www.minlnv.nl).

In de loop van de twintigste eeuw zijn de natuurgebieden in Nederland sterk versnipperd¹). In *Natuurbalans 2007* concludeert het Milieu- en Natuurplanbureau (2007) dat de ruimte in Nederland die niet wordt beïnvloed door bebouwing en infrastructuur afneemt. De resterende groene ruimte bestaat bovendien vooral uit kleinere gebieden.

Versnippering leidt (dus) tot kleine, meer of minder geïsoleerde gebieden waarin een aantal planten- en diersoorten niet goed kan overleven. De populaties worden bijvoorbeeld te klein en dieren kunnen elkaar niet meer bereiken. De voortplanting komt hierdoor in gevaar (bron: www.milieuennatuurcompendium.nl). Het MJPO beschrijft in hoofdstuk 2 versnippering dan ook als een ecologisch probleem, maar ook als een probleem voor de mens. Kleinere gebieden bieden minder mogelijkheden voor recreatie. Volgens het MJPO kunnen ontsnipperende maatregelen aan de infrastructuur die in de eerste plaats ecologisch bedoeld zijn, veelal ook geschikt worden gemaakt voor wandelaars en fietsers.

¹) “Wanneer leefgebieden van planten- en diersoorten worden verkleind door bijvoorbeeld de aanwezigheid van een weg of spoorlijn en daardoor in ‘snippers’ uiteen zijn gevallen, is er sprake van versnippering. Maar ook de aanwezigheid van landbouwgronden, woonwijken of industrieterreinen tussen natuurgebieden kan tot versnippering leiden” (ministerie van V&W e.a., 2004: 7).

Eén van de beleidsonderwerpen waarin het natuurbeleid in Nederland tot uitdrukking komt, is dan ook gebiedsbescherming¹). Door waardevolle en mooie natuurgebieden te beschermen kunnen zeldzame planten- en diersoorten in Nederland beter overleven. Gebiedsbescherming richt zich op de EHS, maar ook op Nationale Parken, Natura 2000, Nationale Landschappen en Wetlands (zie ook box 2.1) (bron: www.minlnv.nl).

2.1.2 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De EHS is een netwerk van natuurgebieden in Nederland. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden, om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. In grotere natuurgebieden is een meer diverse natuur mogelijk. Door verbindingen tussen natuurgebieden kunnen planten- en diersoorten zich over meer gebieden verspreiden. De EHS helpt zo te voorkomen dat planten en dieren in kleine, geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. De EHS kan dan ook worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur (bron: www.minlnv.nl).

Het beleid voor de EHS is in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (ministerie van LNV, 1990). Dit beleid is voortgezet, nader uitgewerkt en op onderdelen bijgesteld in onder meer het Structuurschema Groene Ruimte (grenzen van de EHS) (ministerie van LNV, 1993) en Natuur voor mensen, mensen voor natuur (realisatie van robuuste verbindingen²) (ministerie van LNV, 2000). De EHS is een plan in uitvoering en moet in 2018 gerealiseerd zijn. Het ministerie van LNV streeft ernaar om meer dan 750.000 hectare aan natuurgebieden bij de EHS te laten horen. Het grootste deel van deze EHS-gebieden zijn bestaande bossen en natuurgebieden. Daarbij komt nog ruim 6.000.000 hectare natte natuur. Elk EHS-gebied heeft een zogenaamd natuurdoel, dat een bepaalde natuurkwaliteit beschrijft en wordt gebruikt als toetsbare doelstelling voor een natuurgebied. De provincies wijzen de natuurdoelen aan (bron: www.minlnv.nl).

In 2007 besluit de Tweede Kamer (2007) om de realisatie van de EHS aan te wijzen als groot project, in de zin van de Regeling grote projecten.

¹) De andere beleidsonderwerpen waarin het natuurbeleid tot uitdrukking komt, zijn soortenbescherming en biodiversiteit (bron: www.minlnv.nl).

²) Robuuste verbindingen zijn grootschalige verbindingen tussen grote natuurgebieden. Door deze verbindingen worden de leefgebieden vergroot. Met de robuuste verbindingen wordt circa 27.000 hectare nieuwe natuur aan de EHS toegevoegd (bron: www.minlnv.nl).

Box 2.1 Ecologisch netwerk (bron: www.minlnv.nl; www.milieuennatuurcompendium.nl)

De EHS is verbonden met de Nationale Parken en de Natura 2000-gebieden. Ook zijn er grensoverschrijdende verbindingen met natuurgebieden in buurlanden. Op deze manier is in Nederland een uniek ecologisch netwerk tot stand gebracht. De Nationale Parken, maar vooral ook de Nationale Landschappen, hebben veel te bieden aan mensen die willen recreëren en genieten van mooie natuur of een bijzonder landschap.

Nationale Parken

Nationale Parken zijn onderdeel van de EHS. Nationale Parken zijn de meest waardevolle natuurgebieden van Nederland en worden daarom ook wel de parels van de EHS genoemd. In Nederland zijn 20 Nationale Parken; de eerste twee zijn in de jaren dertig ontstaan op particulier initiatief, de andere zijn sinds de jaren tachtig officieel ingesteld door de minister van LNV (op grond van een internationale afspraak).

Natura 2000

Natura 2000 is een netwerk van Europese natuurgebieden. Voor Nederland gaat het in totaal om 162 gebieden; deze gebieden maken vrijwel volledig deel uit van de EHS. De Natura 2000-gebieden wijst Nederland op dit moment in delen aan. In februari 2008 heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de eerste 3 gebieden definitief aangewezen. De procedures van de laatste gebieden start in 2009.

2.2 Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Voor de EHS is het essentieel dat barrières door bebouwing en infrastructuur zo veel mogelijk worden opgeheven (ontsnippering). Sinds 1990 werkt het ministerie van V&W dan ook structureel aan de ontsnippering van de rijksinfrastructuur; het ontsnipperingsbeleid is sinds dat jaar onderdeel van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (ministerie van V&W, 1990)¹). Dit resulteert in 1994 in een lijst met knelpunten in de rijkswegen. Op basis van deze lijst is het ministerie van V&W aan het werk gegaan; het zogenoemde Beleid & Realisatie Ontsnipperende Maatregelen (BROM)²). Voorbeelden van ontsnipperende maatregelen aan infrastructuur zijn ecoducten, faunatunnels en natuurvriendelijke oevers.

¹) Uit de interviews blijkt dat ook het ministerie van LNV voor het MJPO al werkt aan ontsnippering. Het ministerie van LNV heeft vooral aandacht voor de ecologische aspecten van ontsnippering; welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn bij een ruimtelijke ingreep (ideaaliter/minimaal) nodig om de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied te beschermen en te behouden?

²) De Algemene Rekenkamer (2006) concludeert dat in 2004 55% van de knelpuntkilometers uit de lijst van 1994 is opgeheven.

Na ruim een decennium is het noodzakelijk dit ontsnipperingsbeleid te herzien en uit te breiden. Het MJPO beschrijft in hoofdstuk 1 de noodzaak samenvattend in drie aspecten:

- ontsnippering van alle rijksinfrastructuur (wegen, spoor en water)
- nader onderzoek naar het ecologisch belang van de knelpunten
- gebiedsgerichte aanpak door het Rijk in samenwerking met andere overheden en betrokken partijen.

In mei 2004 presenteren de ministers van V&W, LNV en VROM het MJPO; het gebiedsgerichte ontsnipperingsbeleid ten aanzien van rijksinfrastructuur voor de komende jaren (zie ook box 2.2).

Op 4 juni 2004 is het MJPO toegezonden aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, 2004). Op 17 maart 2005 voeren de vaste commissie voor V&W en de vaste commissie voor LNV van de Tweede Kamer overleg met de ministers van V&W en LNV over onder meer het MJPO. Uit het verslag van het algemeen overleg blijkt dat de meeste partijen het MJPO steunen. Een selectie van vragen en opmerkingen uit de commissies (Tweede Kamer, 2005: 1-3):

- “Investerings op rijksniveau alleen zijn niet voldoende. Gemeentelijke en vooral provinciale wegen spelen een cruciale rol. Kan de Kamer ervan uitgaan dat alle plannen, ook die van gemeenten en provincies, worden uitgevoerd? De zwakste schakel bepaalt immers de effectiviteiten van het geheel.”
- “De uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt bij de provincies, maar wie neemt in de praktijk het initiatief en voor welk tijdpad wordt gekozen?”
- “Kunnen de projecten niet zodanig worden vormgegeven dat ook recreanten gebruik kunnen maken van de ontsnipperingsmaatregelen?”

Ook is het MJPO afgestemd en goedgekeurd in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) (ministerie van V&W, 2005) en opgenomen in het MIRT-projectenboek (ministerie van V&W e.a., 2007).

Box 2.2 Inhoudsopgave Meerjarenprogramma Ontsnippering (ministerie van V&W e.a., 2004)

Deel I

1. Inleiding Meerjarenprogramma Ontsnippering
2. De versnipperingsproblematiek
3. Het vernieuwde ontsnipperingsbeleid
4. Doelstelling en uitvoeringsstrategie
5. Inventarisatie, prioritering en programmering van knelpunten
6. De organisatie
7. Financiën

Deel II

Provincies: knelpunten en onderbouwingen

Hoofdstuk 3 van het MJPO beschrijft het vernieuwde ontsnipperingsbeleid. Het MJPO richt zich op de belangrijkste versnipperende factor in Nederland, namelijk de rijksinfrastructuur. Hierbij gaat het alleen om bestaande rijksinfrastructuur¹). Met het MJPO is de doelstelling van het ontsnipperingsbeleid herzien en uitgebreid naar de rijkswaterwegen en spoorwegen en de robuuste verbindingen.

Samenwerking is nodig vanwege de samenhang van gebieden en de noodzaak om verschillende belangen en projecten in een gebied op elkaar af te stemmen en wederzijds voordeel te behalen. Samenwerking is ook nodig omdat de planvorming baat heeft bij confrontatie van uiteenlopende invalshoeken en opvattingen.

Hoofdstuk 4 van het MJPO beschrijft de doelstelling en de uitvoeringsstrategie. De doelstelling van het MJPO is: “In 2018 (de planningshorizon van de EHS) zijn de belangrijkste barrières voor de EHS (inclusief de robuuste verbindingen) opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen” (ministerie van V&W e.a., 2004: 17)²).

Randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen is de noodzakelijke actieve houding van andere partijen zoals een provincie.

De essentie van de uitvoeringsstrategie van het MJPO betreft de volgende punten (ministerie van V&W e.a., 2004: 17):

- “Er is uitwisseling van informatie tussen het Rijk en andere overheden en/of betrokken partijen.
- Aanpak van de knelpunten door het Rijk heeft in veel gevallen alleen zin als provincies en/of andere betrokken partijen ook investeren.
- Er is een gezamenlijke gecoördineerde planning tussen het Rijk, andere overheden en/of betrokken partijen.
- Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij lopende initiatieven.”

Hoofdstuk 5 van het MJPO beschrijft de inventarisatie, prioritering en programmering van de knelpunten. Om de doelstelling van het MJPO te behalen moeten (beleids)keuzes worden gemaakt en moeten de voorwaarden voor praktische uitvoering worden gecreëerd. Voor de selectie van knelpunten zijn in het kader van het MJPO de volgende stappen ondernomen:

¹) Nieuwe infrastructuur wordt al zodanig aangelegd dat de barrièrewerking tot een minimum wordt beperkt.

²) De doelstelling van het MJPO is als essentieel onderdeel van beleid ook in de Nota Mobiliteit opgenomen: “Het Rijk streeft ernaar de rijksinfrastructurele barrières in de ecologische hoofdstructuur (EHS, inclusief de robuuste verbindingen) op te heffen. Het Rijk zal in 2018 de belangrijkste barrières voor de ecologische hoofdstructuur bij rijkswegen, waterwegen en nationale spoorwegen opgeheven hebben” (ministerie van V&W e.a., 2006: 23).

- *verkenning per provincie*; per provincie is een verkenning uitgevoerd naar de regionaal gesignaleerde knelpunten en een regionale prioritering van deze knelpunten
- *ecologische knelpuntenanalyse*; door Alterra (2003) is een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten binnen de EHS als netwerk van natuurgebieden en de ecologische winst bij het oplossen van deze knelpunten
- *nationaal geprioriteerde gebieden*; er zijn tien prioritaire gebieden gelokaliseerd die nationaal belang hebben.

De knelpunten die zowel regionaal zijn geprioriteerd, in de ecologische knelpuntenanalyse naar voren komen en die binnen de nationaal geprioriteerde gebieden vallen, hebben voorrang op de andere knelpunten. Het streven is om deze 14 knelpunten in de periode 2004-2010 op te lossen.

Een aantal knelpunten moet nader ecologisch onderzocht worden (de zogeheten 'blauwe knelpunten'). Deze 53 knelpunten zijn regionaal niet geprioriteerd, komen niet in de ecologische knelpuntenanalyse naar voren en vallen niet binnen de geprioriteerde gebieden.

De knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen worden in twee tranches aangepakt.

Hoofdstuk 6 van het MJPO beschrijft de organisatie. De ministeries van V&W, LNV en VROM zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de opzet van het MJPO. De ministeries van V&W en LNV zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de planning. Om de vier jaar zal het MJPO geëvalueerd en, waar noodzakelijk, geactualiseerd worden. De regionale directies van Rijkswaterstaat (RWS) en de regio's van ProRail zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur. Zij voeren de maatregelen uit volgens de daarbij geëigende procedures. De Dienst Landelijk Gebied (DLG) zal in de uitvoering, in ieder geval voor de knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen, een essentiële rol vervullen. Voor de ondersteuning en coördinatie van de uitvoering wordt een meld- en coördinatiepunt ingesteld bij de Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) van RWS¹). De taken van dit meld- en coördinatiepunt betreffen onder andere: vastleggen van gegevens, coördineren van planning en voortgang, informeren van betrokken partijen, en overleggen met betrokkenen bij RWS en ProRail. Om de gebiedsgerichte benadering tot zijn recht te laten komen is overleg nodig (ministerie van V&W e.a., 2004: 27):

¹) Per 1 oktober 2007 is DWW opgegaan in de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van RWS.

- “Per provincie is een MJPO-overleg wenselijk waarin afstemming plaatsvindt met onder andere de provinciale plannen voor natuur en inrichting van het landelijk gebied.
- Per project is er overleg waarbij het aantal betrokkenen en de intensiteit zal wisselen per knelpunt. Weinig overleg zal nodig zijn als het knelpunt alleen een maatregel aan de rijksinfrastructuur omvat, veel overleg zal nodig zijn als een knelpunt een reeks van maatregelen vraagt van verschillende beheerders.
- Landelijk is een MJPO-overleg waarin de aan te pakken knelpunten worden ingepland in het beschikbare budget. Daarnaast is de uitwisseling van informatie op aanpak en inhoud van wezenlijk belang.
- Provincies regisseren de realisatie van robuuste verbindingen door middel van programmering, grondaankopen, inrichting en ontsnipperingsmaatregelen.”

In het kader van het MJPO zal het gebruik van de uitgevoerde maatregelen zoveel mogelijk worden gemonitord. Doel van de monitoring is zowel het nagaan of de maatregel werkt en of aanpassing nodig is, als het opdoen van kennis en ervaring die gebruikt kan worden bij het ontwerp en de uitvoering van nieuwe ontsnipperende maatregelen. DWW zal de monitoring uitvoeren en financieren.

Hoofdstuk 7 van het MJPO beschrijft de financiën. De totale kosten van het MJPO zijn geschat op € 410 mln. De kosten zijn gebaseerd op concrete ramingen voor de maatregelen die in de eerste jaren uitgevoerd worden en aannames voor maatregelen die in de latere jaren uitgevoerd worden. Bij deze aannames is uitgegaan van vuistbedragen op basis van de meest recente uitgaven aan ontsnipperende maatregelen. Voor het onderdeel robuuste verbindingen gaat het om zeer globale schattingen.

De kosten zijn verdeeld volgens het principe ‘de veroorzaker betaalt’. Dit betekent dat het ministerie van V&W een bedrag van € 250 mln. beschikbaar stelt voor de onderdelen wegen (66%), water (5%) en spoor (29%), en het ministerie van LNV € 160 mln. beschikbaar stelt voor het onderdeel robuuste verbindingen. Bij de herziening van het MJPO in 2007 zal worden nagegaan of door het ministerie van V&W extra middelen beschikbaar gesteld kunnen worden voor de ‘blauwe knelpunten’.

Deel II van het MJPO beschrijft de 208 knelpunten per provincie met een onderbouwing (gebiedsomschrijving, doelsoorten, soorten infrastructuur, geplande/benodigde maatregelen, betrokken partijen en score LARCH-model).

3 Richten

In dit hoofdstuk presenteren wij onze bevindingen betreffende het richten: de start van het MJPO en de programmering van het MJPO.

3.1 Start Meerjarenprogramma Ontsnippering

De start van het MJPO is een belangrijk moment voor het richten, in het bijzonder de overgang van het opstellen van het MJPO naar het uitvoeren van het MJPO.

3.1.1 *Opstellen Meerjarenprogramma Ontsnippering*

In mei 2004 presenteren de ministers van V&W, LNV en VROM het MJPO (zie hoofdstuk 2.2). De start van het MJPO is echter ongeveer drie jaar eerder. In mei 2001 is namelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 toegezonden aan de Tweede Kamer. Daarin is onder meer opgenomen: “In 2010 is 90% van de geïnventariseerde knelpunten van het hoofdwegenet (...) opgelost. In het interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering 2001 wordt bezien of deze doelstelling ook voor spoor- en vaarwegen kan gelden” (ministerie van V&W, 2001: 98)¹).

Uit de interviews blijkt dat op basis hiervan de opdracht voor het opstellen van het MJPO is geformuleerd: “Het MJPO zal het concrete beleidskader vormen waarbinnen het infrastructurele uitvoeringsprogramma opgesteld kan worden met als doel de natuur in Nederland georganiseerd, flexibel, effectief verantwoord en duurzaam te ontsnipperen, voor zover dat met infrastructurele oplossingen mogelijk is. Hierbij rekeninghoudend met lopende trajecten van Rijkswaterstaat, provincies, gemeente en waterschappen” (RWS, 2004: 16).

Voor het opstellen van het MJPO is een interdepartementale projectgroep MJPO samengesteld, onder leiding van een projectleider van het ministerie van V&W. De belangrijkste vragen bij de start zijn: hoe gaat het MJPO er inhoudelijk uitzien en bij wie komt de uitvoering ervan te liggen?

¹) Als essentieel onderdeel van beleid is in het NVVP opgenomen: “Voor het tegengaan van versnippering van het hoofdwegenet (HWN) geldt als doelstelling dat het Rijk voor 2010 90% van de knelpunten in het HWN met de ecologische hoofdstructuur (uitgaande van de lijst van 1994) heeft opgelost (...). Provincies en kaderwetgebieden dienen in de PVVP's en RVVP's vergelijkbare doelstellingen voor de overige infrastructuur op te nemen (ministerie van V&W, 2001: 9).

“Na tweeënhal jaar hard werken, soms met tegenwind, maar meestal met de wind in de rug, is het de projectgroep MJPO gelukt om een degelijk ontsnipperingsbeleid, inclusief de concrete ontsnipperingsmaatregelen te presenteren” (RWS, 2004: 16).

Een belangrijke stap bij het opstellen van het MJPO is het maken van (beleids) keuzes en het creëren van voorwaarden voor praktische uitvoering. In het kader hiervan is onder meer een verkenning per provincie uitgevoerd naar de regionaal gesignaleerde knelpunten en een regionale prioritering van deze knelpunten (zie ook hoofdstuk 2.2). Uit de interviews blijkt dat de verkenning per provincie door alle betrokken partijen in de regio is gewaardeerd, hoewel een aantal knelpunten beter in het MJPO had kunnen worden beschreven (betreffende gebiedsomschrijving, doelsoorten en geplande/benodigde maatregelen, in het bijzonder voor het onderdeel water). Voor enkele knelpunten werkt dit tot op heden door.

3.1.2 *Overgang naar uitvoeren Meerjarenprogramma Ontsnippering*

“Maar nu de uitvoering nog...”, zo schrijven de ministers van V&W, LNV en VROM in het voorwoord van het MJPO (ministerie van V&W e.a., 2004: 3). Over de uitvoering stuurt de minister van V&W in april 2005, na het overleg met de Tweede Kamer, een brief aan de provincies¹). In deze brief vraagt zij de provincies om de regierol bij de uitvoering van de ontsnipperende maatregelen op te pakken en de uitvoering af te stemmen op de plannen voor natuur en inrichting van het landelijk gebied. “Dit houdt in, dat u zorg draagt voor deze afstemming en in overleg met ProRail, Rijkswaterstaat, de Dienst Landelijk Gebied en de directie Regionale Zaken van LNV komt tot de programmering van de aanpak van de MJPO-knelpunten in uw provincie. Dit geldt niet alleen voor de ontsnippering van robuuste verbindingen waarvoor middelen worden opgenomen in het ILG, maar ook voor de ontsnippering van de overige EHS” (ministerie van V&W, 2005: 2).

Uit enkele schriftelijke reacties op de brief van de minister van V&W (provincie Drenthe, 2005; provincie Flevoland, 2005; provincie Groningen, 2005) en de interviews blijkt dat de provincies de betekenis van het MJPO onderschrijven. Ontsnippering is essentieel voor de EHS; het MJPO vormt een belangrijk kader voor het opheffen van barrières door infrastructuur.

De provincie Drenthe geeft echter ook aan dat zij stuit op onduidelijkheden over verantwoordelijkheden en financieringsstromen, en de provincie Groningen geeft aan dat zij bereid is de regierol op te pakken voor de ontsnippering van de provinciale knelpunten, maar de regierol aan RWS wil overlaten waar het rijksinfrastructuur betreft.

¹) Uit de interviews blijkt dat de brief mede is verstuurd om de actieve houding van de provincies (zie hoofdstuk 2.2) te bevestigen.

Uit de interviews blijkt dat de vraag om de regierol op te pakken meer dan de helft van de provincies heeft verrast. “Het rijk heeft de provincie plotseling taken in de schoenen geschoven”, “Voor de provincie kwam het MJPO als een donderslag bij heldere hemel”, “De provincies kregen opeens een andere rol” en “Het toedelen van de regierol aan de provincies heeft de provincie verrast”, aldus enkele geïnterviewde personen. De vraag om de regierol op te pakken leidt tot verwarring (onlogisch dat de provincie de regierol heeft over rijksinfrastructuur, de regierol vraagt ook om voldoende capaciteit) en onduidelijkheden (over de verantwoordelijkheden, de procedures en de financiering).

Niet alleen de provincies, ook RWS, ProRail en DLG moeten wennen aan hun nieuwe rol. Per provincie is wel een verkenning uitgevoerd naar de knelpunten, maar de partijen in de provincie zijn – in ieder geval in hun beleving – niet betrokken bij het opstellen van de uitvoeringsstrategie en de organisatie¹). “De inhoudelijke analyse in het MJPO is goed, maar een procesmatige analyse ontbreekt”, aldus één van de geïnterviewde personen.

Het wegnemen van de verwarring en onduidelijkheden, en het wennen aan de nieuwe rol heeft veel tijd (enkele jaren) en energie gekost. De verwarring en onduidelijkheden en de daarbij gemaakte keuzes werken voor een deel – onder meer betreffende de regierol – tot op heden door (zie ook hoofdstuk 4.2).

3.2 Programmering Meerjarenprogramma Ontsnippering

De programmering is belangrijk voor het richten. Uit de interviews blijkt dat het MJPO vooral wordt bestuurd op basis van de programmering.

3.2.1 *Totstandbrenging programmering²*

In het Routeboekje MJPO³) – bedoeld als hulpmiddel voor diegenen die actief betrokken zijn bij het tot stand brengen van een integrale programmering zodat in 2018 alle 208 knelpunten zijn opgelost – is de planning weergegeven voor het tot stand brengen van de programmering (MJPO, 2007):

¹) Uit de interviews blijkt dat de interdepartementale projectgroep MJPO bij het opstellen van het MJPO de keuze om de provincies het MJPO mede te laten ondertekenen heeft overwogen. Om diverse redenen is daarvan afgezien. Wel is het MJPO afgestemd en goedgekeurd door het NMB (zie hoofdstuk 2.2).

²) Bij het toesturen van het MJPO aan de Tweede Kamer is aangegeven dat een uitvoeringsprogramma wordt opgesteld dat vierjaarlijks wordt geactualiseerd (Tweede Kamer, 2004). Uit de interviews blijkt dat dit de programmering is, die jaarlijks wordt geactualiseerd.

³) Eerder is Grip op snippers opgesteld, bedoeld voor de direct bij het MJPO betrokken overheden; het geeft hen duidelijkheid over eigen en andermans rol bij de uitvoering van het MJPO (wie, wat, wanneer) (RWS, 2005). Onduidelijk is wat de status van deze notitie is.

“Van alle knelpunten is een projectsheet opgesteld, waarin knelpunt, doelsoort, oplossingsrichting, et cetera overzichtelijk op een rij staan.

- De Provinciale Platforms leveren jaarlijks (over een periode van vijf jaar) een planning en een PRI raming aan voor de voortschrijdende programmering op de onderdelen wegen, water en spoor.
- Het landelijk Coördinatiepunt MJPO voegt alle gegevens bij elkaar tot een indicatief meerjarenprogramma en toetst op basis van de projectsheets, de ramingen in relatie tot de beoogde oplossingen.
- De werkgroep Uitvoering en Programmering stelt de conceptprogrammering op binnen de beschikbare budgetten.
- Het Afstemmingsoverleg stelt deze vervolgens vast. Daarna vindt terugkoppeling naar de Provinciale Platforms plaats.
- Het Coördinatiepunt MJPO zorgt voor het vastleggen van de programmering via de bestaande procedures binnen RWS en ProRail.”

In de praktijk blijkt dat binnen het MJPO de vier onderdelen (wegen, water, spoor en robuuste verbindingen) een eigen programmering hebben, vanwege een eigen (financierings)procedure (MJPO, 2008). Ook blijkt dat in de praktijk niet voor alle knelpunten een projectsheet is opgesteld. Op de website staat voor bijna 40% van de knelpunten een volledig ingevulde projectsheet (gebiedsb beschrijving, probleem beschrijving, doel van het project, projectresultaat) en voor bijna 30% van de knelpunten een deels ingevulde projectheet (bron: www.mjpo.nl).

Uit de interviews blijkt dat in de praktijk de eigen programmering per onderdeel als volgt tot stand wordt gebracht¹):

- *Programmering wegen*

De Provinciale Platforms en/of regionale diensten van RWS leveren jaarlijks per provincie een concept programmering aan voor het onderdeel wegen (voortschrijdende programmering voor de komende vijf jaar; in 2007 voor de periode 2008-2012, in 2008 voor de periode 2009-2013). Het Coördinatiepunt MJPO voegt alle gegevens bij elkaar tot een concept programmering voor het onderdeel wegen. Na vaststelling in het Afstemmingsoverleg wordt de programmering via de geëigende procedures binnen RWS vastgelegd in het contract tussen de directeur-generaal en de hoofdingenieur-directeuren van de regionale diensten van RWS.

De financiële middelen zijn vanaf 2005 beschikbaar gesteld door het ministerie van V&W; op dit moment is jaarlijks ruim € 11 mln. beschikbaar. De programmering voor het onderdeel wegen kon voortbouwen op het BROM (daaraan is in 2005 veel aandacht besteed (RWS, 2006)).

¹) Tijdens het tot stand brengen wordt bepaald wanneer welke knelpunten worden opgelost. Tevens wordt vastgesteld wat het budget is voor het oplossen van de geprogrammeerde knelpunten (MJPO, 2008).

- *Programmering water*

De voorbereidingsgroep nat van RWS heeft medio 2008 een tweede concept programmering opgesteld voor het onderdeel water (periode 2009-2018), nadat de eerste concept programmering in 2007 door het ministerie van V&W niet was goedgekeurd (reden: het budget voor het oplossen van de geprogrammeerde knelpunten was niet ingepast in het reguliere beheer en onderhoud). Na vaststelling in het Afstemmingsoverleg zal de programmering via de geëigende procedures binnen RWS worden vastgelegd in het contract tussen de directeur-generaal en de hoofdingenieur-directeuren van de regionale diensten van RWS¹).

De financiële middelen moeten door het ministerie van V&W worden gereserveerd; het Coördinatiepunt MJPO heeft hiervoor een claim ingediend.

- *Programmering spoor*

ProRail heeft in 2007, in overleg met de Provinciale Platforms, een concept programmering opgesteld voor het onderdeel spoor (eerste tranche, periode 2008-2013). Na vaststelling in het Afstemmingsoverleg wordt de programmering via de geëigende procedures tussen het ministerie van V&W en ProRail vastgelegd in een beschikking. In 2007 heeft ProRail een beschikingsaanvraag bij het ministerie van V&W ingediend voor de planstudies in de eerste tranche, en in 2008 voor het oplossen van een aantal knelpunten uit de eerste tranche.

De financiële middelen zijn vanaf 2008 beschikbaar gesteld door het ministerie van V&W; jaarlijks is € 7 mln. beschikbaar.

- *Programmering robuuste verbindingen*

Het ministerie van LNV en de provincies hebben eind 2006 in de bestuurs-overeenkomsten Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) afspraken gemaakt over de programmering voor het onderdeel robuuste verbindingen (eerste tranche, periode 2007-2013).

De financiële middelen zijn vanaf 2007 beschikbaar gesteld door het ministerie van LNV; voor de eerste tranche is € 1053 mln. beschikbaar.

Tijdens de midterm review in 2010 kunnen wijzigingen ontstaan in de programmering, mede op basis van de evaluatie van het MJPO. In de praktijk komt het voor dat het budget in de programmering afwijkt van het budget dat is afgesproken in de bestuursovereenkomsten ILG.

¹) In 2007 is de programmering voor het onderdeel water alleen voor het jaar 2008 vastgelegd in het contract tussen de directeur-generaal en de hoofdingenieur-directeuren van de regionale diensten van RWS.

Uit de interviews blijkt dat de eigen (financierings)procedure voor de vier onderdelen in meer dan de helft van de provincies tot vragen en opmerkingen heeft geleid, onder andere¹⁾:

- hoe verhouden de verschillende (financierings)procedures zich tot de regierol van de provincies (zie ook hoofdstuk 4.2)?
- de verschillende (financierings)procedures maken het moeilijk om binnen de provincie bestuurlijk draagvlak te krijgen
- de verschillende (financierings)procedures zijn weinig flexibel, zowel door de aansturing op een gelijkmatige kasstroom als door de (on)mogelijkheden om in de besteding te schuiven tussen het ene en het andere jaar
- de verschillende (financierings)procedures kennen ook verschillende periodes
- hoe verloopt het proces als het Afstemmingsoverleg de programmering niet vaststelt (zie ook hoofdstuk 4.1)?
- hoe verhouden de bestuursovereenkomsten ILG zich tot de vaststelling door het Afstemmingsoverleg?²⁾

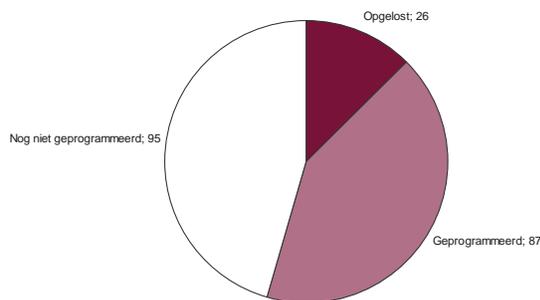
Het komen tot een adequate programmering heeft veel tijd (enkele jaren) en energie gekost. Het Routeboekje MJPO heeft de vragen en opmerkingen voor een deel kunnen wegnemen, maar vooral de eerste drie vragen en opmerkingen en de daarbij gemaakte keuzes werken tot op heden door. Uit de workshop blijkt dat enkele deelnemers vinden dat de huidige programmering niet past bij een flexibel gebiedsgericht ontsnipperingsbeleid. Ook blijkt de programmering nog niet altijd adequaat; er ontbreekt onder meer een doorkijk naar 2018 (zie paragraaf 3.2.2) en het is niet altijd duidelijk wat de status van een knelpunt is (MJPO, 2008).

¹⁾ Uit de interviews blijkt dat de interdepartementale projectgroep MJPO bij het opstellen van het MJPO de keuze voor één (financierings)procedure heeft overwogen. Om diverse redenen is daarvan afgezien. Voor het ministerie van V&W is het belangrijk om zelf de regie te kunnen voeren over het budget. Voor het ministerie van LNV is het belangrijk om afspraken over het budget te laten lopen via de bestuursovereenkomsten ILG.

²⁾ In het Jaarverslag 2006 is hierover opgenomen: "In de bestuursovereenkomsten van de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe zijn de bedragen voor ontsnippering toegekend onder de voorwaarde dat uit nog te realiseren verkenningen blijkt dat de rijksbijdrage noodzakelijk is voor het op te lossen knelpunt. Deze provincies leggen deze verkenningen daarna voor advies voor aan het Afstemmingsoverleg MJPO. Na advies uit dit overleg neemt de minister van LNV hierover een besluit" (MJPO, 2007: 13).

3.2.2 *Stand van zaken programmering*

Op 31 december 2007 is ruim de helft van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd (zie figuur 3.1). In totaal zijn 26 knelpunten (12%) opgelost¹⁾, zijn nog eens 87 knelpunten (42%) geprogrammeerd en zijn 95 knelpunten (46%) nog niet geprogrammeerd (zie voor meer informatie over de opgeloste knelpunten hoofdstuk 5.1)²⁾.



Figuur 3.1 Geprogrammeerde knelpunten, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

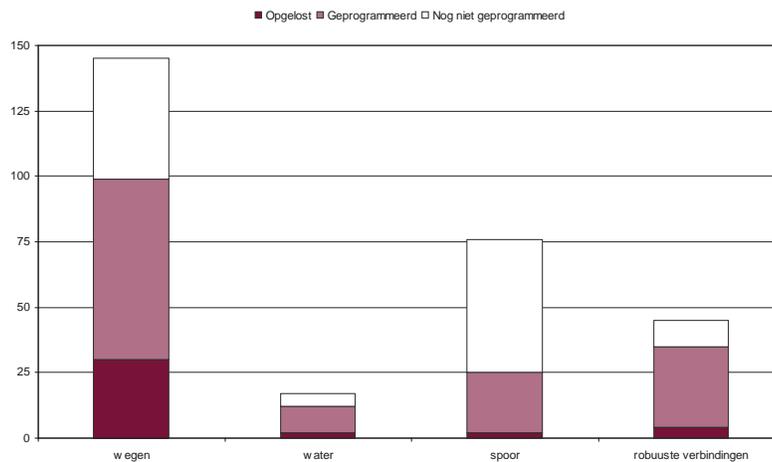
Een reële doorkijk naar 2018 ontbreekt. Dit ondanks dat in het Jaarverslag 2005 als actiepunt is opgenomen: “Bij de programmering voor de periode 2007-2011 zal ook een doorkijk naar de periode na 2011 worden gegeven. Met het oog op de lange doorlooptijd van het MJPO zal in de behoefte aan inzicht in het verloop van de kosten zijn voorzien en kunnen mogelijke financiële knelpunten tijdig worden gesignaleerd” (RWS, 2006: 15). In het Jaarverslag 2006 is hierover opgemerkt dat in de programmering MJPO 2007-2011 slechts beperkte gegevens ter beschikking zijn gekomen van de knelpunten die na 2012 opgelost worden (MJPO, 2007).

¹⁾ Volgens het Jaarverslag 2007 zijn 29 knelpunten opgelost (MJPO, 2008). Van deze 29 knelpunten zijn echter 3 knelpunten niet opgelost maar deels opgelost (GE18 Tiel, GR2 Mienschier en UT2 Leusden) (bron: programmering MJPO 2009-2013).

²⁾ Omdat niet altijd duidelijk is wat de status van een knelpunt is, hebben wij alleen een onderscheid gemaakt naar (deels) opgelost, geprogrammeerd en nog niet geprogrammeerd. Definities voor de termen in voorbereiding, in uitvoering, gereed en niet van start moeten nog worden opgesteld (MJPO, 2008).

De stand van zaken per onderdeel varieert (zie figuur 3.2):

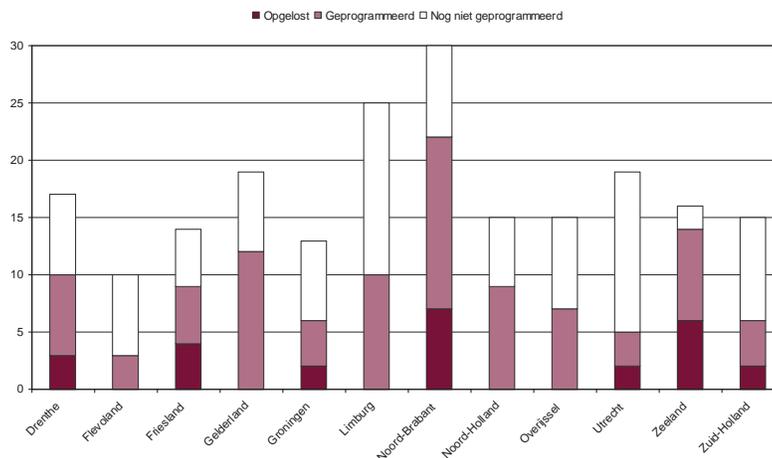
- *stand van zaken onderdeel wegen*: op 31 december 2007 is circa tweederde van het aantal (deel)knelpunten opgelost of geprogrammeerd. In totaal zijn 30 knelpunten (21%) opgelost, zijn 69 knelpunten (47%) geprogrammeerd en zijn 46 knelpunten (32%) nog niet geprogrammeerd
- *stand van zaken onderdeel water*: op 31 december 2007 is ruim tweederde van het aantal (deel)knelpunten opgelost of geprogrammeerd. In totaal zijn 2 knelpunten (12%) opgelost, zijn 10 knelpunten (59%) geprogrammeerd en zijn 5 knelpunten (29%) nog niet geprogrammeerd
- *stand van zaken onderdeel spoor*: op 31 december 2007 is circa eenderde van het aantal (deel)knelpunten opgelost of geprogrammeerd. In totaal zijn 2 knelpunten (3%) opgelost, zijn 23 knelpunten (30%) geprogrammeerd en zijn 51 knelpunten (67%) nog niet geprogrammeerd
- *stand van zaken onderdeel robuuste verbindingen*: op 31 december 2007 is ruim driekwart van het aantal (deel)knelpunten opgelost of geprogrammeerd. In totaal zijn 4 knelpunten (9%) opgelost, zijn 31 knelpunten (69%) geprogrammeerd en zijn 10 knelpunten (22%) nog niet geprogrammeerd.



Figuur 3.2 Geprogrammeerde knelpunten per onderdeel, 31 december 2007
(bron: programmering MJPO 2009-2013)

Ook de stand van zaken per provincie varieert (zie figuur 3.3). Absoluut zijn de meeste knelpunten opgelost of geprogrammeerd in Noord-Brabant, Zeeland en Gelderland. En zijn de meeste knelpunten nog niet geprogrammeerd in Limburg en Utrecht.

Relatief is in twee provincies meer dan tweederde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd (Zeeland en Noord-Brabant). En is in twee provincies minder dan eenderde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd (Utrecht en Flevoland). In de overige provincies is tussen eenderde en tweederde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd.



Figuur 3.3 Geprogrammeerde knelpunten per provincie, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

Uit de interviews blijkt dat zeven provincies een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale (en gemeentelijke) infrastructuur hebben (zie ook bijlage 2). Het MJPO heeft daaraan in een aantal provincies mede een impuls gegeven. In twee van de zeven provincies is het budget echter onvoldoende (voor grote knelpunten). In nog eens drie provincies worden de knelpunten in de provinciale infrastructuur opgelost indien nodig, al dan niet in het reguliere beheer en onderhoud. De provincies Groningen en Limburg hebben geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur. In de provincie Limburg is in een principe afspraak wel vastgelegd dat er meer aandacht komt voor ontsnippering, onder meer in de vorm van een budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur.

3.2.3 Wijzigingen knelpunten

In het MJPO is een beperkt aantal knelpunten onjuist of ten onrechte niet opgevoerd:

- DR4 Drentsche Aa; knelpunt is niet opgevoerd als onderdeel van de robuuste verbindingen
- GR6 Blauwe stad en Klein Ulsda; knelpunt is niet opgevoerd als onderdeel van de robuuste verbindingen

- ZE8 Draaibrug; knelpunt is ten onrechte opgevoerd als onderdeel van de robuuste verbindingen
- ZE9 De Lieter; knelpunt is niet opgevoerd als onderdeel van de robuuste verbindingen
- ZE16 Molenkreek/Schoondijke; knelpunt (wegen) is ten onrechte niet opgevoerd
- ZE 17 Molenkreek 2, ZE18 Sluis Lapscheurse Gat, ZE19 Kuitaart Groot/Klein Vogel en ZE 20 Koegat; knelpunten zijn niet opgevoerd. Deze knelpunten liggen in wegen die in 2006 door RWS Zeeland zijn overgedragen aan de provincie. De financiële middelen voor het oplossen van deze knelpunten worden ook overgedragen door RWS Zeeland aan de provincie (RWS, 2005).

Daarnaast heeft Alterra (2007) in opdracht van het ministerie van LNV het onderzoek Toetsing knelpuntenlijst en prioriteitstelling in het Meerjarenprogramma Ontsnippering uitgevoerd. Betreffende de knelpunten die in het MJPO zijn opgevoerd, adviseert Alterra om de opvoering van 4 ('blauwe') knelpunten te heroverwegen, omdat er geen tot een kleine ecologische winst bij het oplossen van deze knelpunten wordt verwacht. Ook adviseert Alterra om de prioriteitstelling van 27 knelpunten die in het MJPO zijn opgevoerd te heroverwegen, en deze een hoge prioriteit te geven.

Van de 4 knelpunten waarvan Alterra adviseert de opvoering te heroverwegen, is 1 knelpunt al opgelost. En de andere 3 knelpunten zijn (deels) geprogrammeerd, waarvan één voor 2006 (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Te heroverwegen knelpunten (bron: Alterra, 2007; programmering MJPO 2009-2013)

Nr.	Knelpunt	Status 31 december 2007
GE12	Harreveld	<i>Geprogrammeerd (2011)</i>
UT9	Baarn	<i>Geprogrammeerd (2006)</i>
ZE5	Vinkenissekreek	<i>Deels geprogrammeerd: onderdeel wegen geprogrammeerd (2016), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd</i>
ZE14	Hulst	<i>Opgelost</i>

Betreffende knelpunten die niet in het MJPO zijn opgevoerd, adviseert Alterra om de opvoering van 116 knelpunten te overwegen¹⁾. Voor 60 van deze 116 extra knelpunten is het advies deze een hoge prioriteit te geven, omdat er een grote ecologische winst bij het oplossen van deze knelpunten wordt verwacht. Voor de overige 56 knelpunten is het advies deze een lage prioriteit te geven, omdat er een kleine of indirecte ecologisch winst wordt verwacht.

Uit de interviews blijkt dat het overwegen van deze 116 knelpunten die niet in het MJPO zijn opgevoerd, wordt gezien als een politieke beslissing. Aan de betrokken partijen is gevraagd om, met het advies van Alterra in de hand, een analyse per provincie te organiseren en de uitkomsten hiervan te melden aan het Coördinatiepunt MJPO (MJPO, 2008).

¹⁾ Alterra (2007) formuleert tevens een aantal kwalitatieve aandachtspunten: specificatie versnipperingsproblemen, specificatie doelstelling voor ontsnippering, doelgroepen vervangen door doelsoorten, alleen voor versnippering door infrastructuur gevoelige doorsoorten identificeren en heroverwegen lijst met doelsoorten per knelpunt.

4 Inrichten

In dit hoofdstuk presenteren wij onze bevindingen betreffende het inrichten: de organisatie en uitvoeringsstrategie op respectievelijk landelijk-, provinciaal- en projectniveau en de financiering van het MJPO.

4.1 Organisatie en uitvoeringsstrategie landelijk niveau

4.1.1 *Verantwoordelijkheid en betrokkenheid departementen*

De *ministeries van V&W en LNV* hebben hun verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het MJPO opgepakt. Het ministerie van V&W heeft via de geëigende procedures met RWS (agentschap van het ministerie van V&W) en met ProRail (zelfstandig bestuursorgaan) afspraken gemaakt over de uitvoering van de ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur. Het ministerie van LNV heeft eind 2006 in de bestuursovereenkomsten ILG met de provincies afspraken gemaakt over het oplossen van knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen. Daarnaast zijn beide ministeries vertegenwoordigd in het Afstemmingsoverleg en de werkgroepen, en nemen zij actief deel aan de MJPO-dagen.

Uit de interviews blijkt dat het ministerie van V&W van mening is dat zijn beleidsmatige betrokkenheid beperkt is, nu het vooral gaat om de uitvoering van het MJPO. Ook blijkt dat de rol van DLG (een agentschap van het ministerie van LNV) niet altijd even helder is, ook voor DLG zelf niet. Het Routeboekje MJPO – waarin de rol van DLG is omschreven als “geeft in opdracht van een provincie invulling aan een gebiedsgerichte aanpak” (MJPO, 2007) – heeft de onhelderheid niet kunnen wegnemen. De rol die DLG vervult varieert per provincie. In twee provincies vervult DLG een actieve rol, in enkele andere provincies vervult DLG een rol in bijvoorbeeld het organiseren van zogenoemde schetsschuiten. Maar in de praktijk vervult DLG in de uitvoering in meer dan de helft van de provincies geen essentiële rol, noch geeft zij invulling aan een gebiedsgerichte aanpak¹).

¹) In de bestuursovereenkomsten ILG zijn afspraken gemaakt over de capaciteit die het Rijk inzet; deze afspraken zijn niet gelabeld voor het MJPO.

Het *ministerie van VROM* is sinds de start van het MJPO niet meer betrokken. Het ministerie van VROM wilde ook niet ingaan op een uitnodiging voor een interview. Uit de interviews blijkt dat de ministeries van V&W en LNV en het Coördinatiepunt MJPO dit een zorgpunt vinden. Het Coördinatiepunt MJPO heeft diverse pogingen ondernomen om het ministerie van VROM meer te betrekken, zo blijkt uit de verslagen van het Afstemmingsoverleg, maar dit heeft niet tot meer betrokkenheid van het ministerie van VROM geleid. Enkele andere geïnterviewde personen vinden het niet direct een zorgpunt dat het ministerie van VROM sinds de start van het MJPO niet meer betrokken is, gelet op dat het nu vooral om de uitvoering van het MJPO gaat. Het ministerie van VROM ziet met belangstelling uit naar de evaluatie van het MJPO en zal dan zijn rol opnieuw bepalen.

4.1.2 *Landelijke coördinatie (Afstemmingsoverleg, Coördinatiepunt MJPO en werkgroepen)*

Voor de uitvoering van het MJPO is op landelijk niveau de volgende organisatiestructuur opgezet (MJPO, 2007):

- *Afstemmingsoverleg*: bedoeld voor landelijke afstemming tussen MJPO-betrokkenen bij provincies, V&W, LNV, RWS, ProRail en DLG.
- *Coördinatiepunt MJPO*: voor ondersteuning en coördinatie van een integrale aanpak bij de uitvoering van het MJPO.
- *Werkgroepen*: vier werkgroepen (Programmering en Uitvoering, Jaarverslag en Evaluatie, Kennis en Kwaliteit, en Communicatie) waarin vertegenwoordigd RWS, provincies, ProRail, DLG, bereiden agendapunten voor, ter vaststelling in het Afstemmingsoverleg.”

Afstemmingsoverleg

Uit de jaarverslagen blijkt dat het Afstemmingsoverleg belangrijke taken heeft: “terugkoppeling naar de betrokken ministeries en organisaties, het toetsen van en adviseren over de programmering van knelpunten en de wijze waarop knelpunten worden opgelost. Het Afstemmingsoverleg stelt dus zaken als te volgen procedures, gemaakte afspraken, de programmering en het jaarverslag vast” (MJPO, 2008: 27).

In het Afstemmingsoverleg proberen partijen tot afstemming te komen over de programmering, mede gelet op de aansturing op een gelijkmatige kasstroom. Het Afstemmingsoverleg stelt de programmering vast; in feite is dat het vaststellen van de intentie van partijen om de programmering via de geëigende procedures vast te leggen. Het Afstemmingsoverleg heeft geen mandaat om partijen te houden aan de vastgestelde programmering. In de praktijk komt het voor dat de programmering nog wijzigt nadat het Afstemmingsoverleg de programmering heeft vastgesteld. Als het Afstemmingsoverleg de programmering niet vaststelt, koppelt het Coördinatiepunt MJPO dit terug aan het betreffende Provinciaal Platform.

Uit een gesprek met het Afstemmingsoverleg blijkt dat het Afstemmingsoverleg het MJPO niet echt bestuurt. Meerdere partijen sturen op verschillende niveaus en er gebeurt veel op basis van vertrouwen. Het Afstemmingsoverleg vindt dat (het tempo in) de uitvoering van het MJPO over het algemeen goed loopt. Zorgpunten zijn of er voldoende financiële middelen en voldoende capaciteit zijn voor de uitvoering van het MJPO.

Uit de interviews blijkt dat de geïnterviewde personen het Afstemmingsoverleg als nuttig ervaren. Wel plaatsen zij enkele kanttekeningen bij het functioneren van het Afstemmingsoverleg¹):

- de terugkoppeling naar de betrokken partijen in de provincies kan beter (de terugkoppeling wordt niet vastgelegd)
- de provincies zijn een tijd niet vertegenwoordigd geweest in het Afstemmingsoverleg, omdat het niet lukte om iemand af te vaardigen
- het karakter van het Afstemmingsoverleg is vooral procesmatig; het gaat vooral over de manier van programmeren, de manier van verantwoorden, etc. De uitvoering van het MJPO zelf komt veel minder aan de orde.

Coördinatiepunt MJPO

Uit de jaarverslagen blijkt dat het Coördinatiepunt MJPO de uitvoering van het MJPO ondersteunt en uitvoert. Het Coördinatiepunt MJPO heeft als taken onder andere: “het vastleggen van gegevens, het coördineren van planning en voortgang, het verantwoorden, het informeren en overleggen met de betrokkenen zoals de regionale directies, de provincies, ProRail, NB-organisaties, onderzoeksinstituten, etc.” (MJPO, 2008).

Het Coördinatiepunt MJPO onderneemt elk jaar stappen om de samenwerking tussen betrokken partijen beter te laten verlopen. In 2007 is bijvoorbeeld het Routeboekje MJPO opgesteld en is gewerkt aan de website www.mjpo.nl, die in juni 2008 online is gegaan (aanvankelijk was de bedoeling dat de website in 2007 online zou gaan (MJPO, 2007)). Uit de interviews met het Coördinatiepunt MJPO blijkt dat het Coördinatiepunt MJPO het MJPO vooral bestuurt op basis van de programmering en de verantwoording. Het is zoeken naar een juiste balans tussen het faciliteren en de eigen verantwoordelijkheid van partijen (duwen en trekken). Het Coördinatiepunt MJPO geeft aan dat het nodig is om het ‘gevoel’ bij de doorkijk naar 2018 dat het Coördinatiepunt MJPO heeft, te verbreden.

¹) Daarnaast was het na de start van het MJPO lang (enige jaren) zoeken naar de taken en de frequentie van het Afstemmingsoverleg. Na het instellen van de werkgroepen is hierin meer helderheid ontstaan.

Uit de interviews blijkt dat de geïnterviewde personen over het algemeen tevreden zijn over het functioneren van het Coördinatiepunt MJPO. Het Coördinatiepunt MJPO is betrokken, zorgt voor samenhang en is een vraagbaak. Wel plaatsen zij enkele kanttekeningen bij het Coördinatiepunt MJPO:

- het Coördinatiepunt MJPO is kwetsbaar rondom één persoon georganiseerd
- het Coördinatiepunt MJPO is ingesteld bij RWS, dat zelf ook verantwoordelijk is voor een deel van de uitvoering van het MJPO. Dit kan tot verwarring en ongewenste vermenging leiden; uit de interviews blijkt dat soms over het MJPO wordt gesproken alsof het een programma van RWS is. Betreffende het laatste wordt het voorzitterschap van het zogenoemde BROM-overleg¹) door de medewerker van het Coördinatiepunt MJPO als ongewenst ervaren.

Voor de uitwisseling op aanpak en inhoud organiseert het Coördinatiepunt MJPO jaarlijks één of twee MJPO-dagen. Onderwerpen in 2006 waren de bestuursovereenkomsten ILG (en de programmering van de knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen), de gezamenlijke aanbesteding van negen ecoducten, de uitkomsten van een in 2006 gehouden enquête onder de Provinciale Platforms (zie ook box 4.1), en de stand van zaken (MJPO, 2007). Onderwerpen in 2007 waren de presentatie van diverse onderzoeksresultaten, het Routeboekje MJPO, de website en de nieuwe huisstijl, en de stand van zaken (MJPO, 2008).

Uit de interviews blijkt dat de MJPO-dagen worden gewaardeerd, vooral de onderlinge kennisuitwisseling. Apart aandachtspunt is het signaal uit de interviews dat capaciteit en animo bij een aantal geïnterviewde personen ontbreekt om te reageren op vragen vanuit het Coördinatiepunt MJPO en deel te nemen aan bijeenkomsten, waaronder de MJPO-dagen.

Box 4.1 Verbeterpunten enquête Provinciale Platforms (MJPO, 2007: 18-19)

“Er komen vijf duidelijke verbeterpunten uit de enquête naar voren:

- verbeteren van de terugkoppeling van het Afstemmingsoverleg
- de rol wat DLG kan en mag doen moet worden verduidelijkt
- verduidelijken van de rolverdeling tussen de provincies en de regionale directies van RWS
- meer inbreng van ProRail in de platforms
- verbetering van de bestuurlijke verankering en het vastleggen van financiële afspraken.”

¹) Na de start van het MJPO heeft RWS het zogenoemde BROM-overleg voortgezet als intern overleg van de regionale diensten van RWS over de uitvoering van het MJPO.

Werkgroepen

Uit de jaarverslagen blijkt dat om de taken van het Afstemmingsoverleg te verdelen en om de betrokkenheid met provincies en regionale diensten van RWS te vergroten, vier werkgroepen zijn opgericht (MJPO, 2008)¹⁾:

- “Jaarverslag en Evaluatie: beoordeelt het concept jaarverslag voorafgaand aan het Afstemmingsoverleg en zal de evaluatie van het MJPO in 2009 opzetten, begeleiden en beoordelen.
- Programmering en Uitvoering: beoordeelt voorafgaand aan het Afstemmingsoverleg de concept programmering, volgt de wijze van uitvoering van projecten en adviseert waar nodig de uitvoerende instanties en het Afstemmingsoverleg.
- Kennis en Kwaliteit: initieert, stuurt aan, begeleidt en beoordeelt onderzoeken.
- Communicatie: verzorgt landelijke PR- en communicatiemiddelen en stemt deze af op de behoeften vanuit de verschillende instanties.”

Uit de interviews blijkt dat de betrokken partijen de indruk hebben dat de werkgroepen beter steeds beter functioneren. De vier werkgroepen zijn één of meer keer bij elkaar geweest. In de praktijk zijn de concrete resultaten van de werkgroepen niet altijd duidelijk, in het bijzonder van de werkgroepen Programmering en Uitvoering en Kennis en Kwaliteit (de website www.mjpo.nl is wel een concreet resultaat van de werkgroep Communicatie).

4.2 Organisatie en uitvoeringsstrategie provinciaal niveau

4.2.1 Gebiedsgericht(e) aanpak/samenwerken

Hoofdstuk 6 van het MJPO beschrijft dat de doelstelling van het MJPO alleen kan worden behaald als partijen op basis van een gebiedsgerichte aanpak samenwerken. Uit de interviews blijkt dat de geïnterviewde personen het samenwerken op basis van een gebiedsgerichte aanpak onderschrijven (hoewel ook is opgemerkt dat dit ook belemmerend kan werken of tot vertraging kan leiden). De beleving over de mate waarin de samenwerking op basis van een gebiedsgerichte aanpak daadwerkelijk goed van de grond komt loopt sterk uiteen. Op landelijk niveau zijn de geïnterviewde personen over het algemeen tevreden over de samenwerking op basis van een gebiedsgerichte aanpak. Het ministerie van V&W noemt als voorbeeld de gezamenlijke aanbesteding van negen ecodeucten (zie box 4.2). Het ministerie van LNV geeft aan dat de maatregelen zo worden uitgevoerd dat het gehele gebied ervan profiteert; de gebiedsgerichte aanpak komt veel beter van de grond dan voor de start van het MJPO.

¹⁾ De werkgroepen zijn in november 2006 door het Afstemmingsoverleg ingesteld. Aanvankelijk waren er vijf werkgroepen ingesteld, die later zijn samengevoegd tot vier werkgroepen en deels van naam zijn veranderd.

Box 4.2 Best practice gezamenlijke aanbesteding negen ecoducten

Een pakket van negen ecoducten op de Veluwe (Gelderland), de Sallandse Heuvelrug (Overijssel) en de Utrechtse Heuvelrug (Utrecht). RWS Oost-Nederland en RWS dachten na over een samenhangende aanpak van een aantal knelpunten. De idee was dat door een gezamenlijke inkoop voordeel behaald kan worden. Tegelijkertijd dacht ook de provincie Gelderland na over de aanpak van een aantal knelpunten. Door de Gedeputeerde van de provincie Gelderland is toen het initiatief genomen om een bestuurlijke begeleidingsgroep in te stellen (initiatiefnemer en 'aanjager'), waarin ook een andere Gedeputeerde van de provincie Gelderland, de hoofdingenieur-directeuren van RWS Oost-Nederland en RWS Utrecht, de directeur van ProRail Regio Noord-Oost en een dijkgraaf deelnemen. Uiteindelijk is gekozen om gezamenlijk een pakket van negen ecoducten in te kopen (waarvan twee in de provinciale infrastructuur). De hoofdingenieur-directeur van RWS Oost-Nederland is opdrachtgever namens alle partijen. Er is een projectorganisatie ingericht. Provincie Gelderland doet het omgevingsmanagement, RWS Oost-Nederland het projectmanagement, RWS Utrecht het technisch management en ProRail het contractmanagement. Betrokken partijen leren van elkaar. Vijf marktpartijen maken op dit moment een voorontwerp. De marktpartijen schrokken terug van de vrijheidsgraden en vonden de risico's van de landschappelijke inpassing en vormgeving (te) groot, wat zich vertaalde in de prijs. Daarop is besloten een criteria-boek/vormgevingsdocument te ontwikkelen. Een ander aandachtspunt is de planologische verankering in gemeentelijke bestemmingsplannen. Al met al een vertraging van een aantal maanden.

Op provinciaal niveau geven de betrokken partijen aan dat de praktijk weerbarstig is. "Gebiedsgericht werken wordt maar mondjesmaat gedaan", "Er vindt wel een zekere afstemming plaats, maar gebiedsgericht werken komt moeilijk van de grond" en "Gebiedsgericht werken gebeurt wel, maar is meer toevallig dan structureel aangepakt met regie en sturing", aldus enkele geïnterviewde personen. Ook in provincies als Gelderland en Utrecht, waar gezamenlijk negen ecoducten worden aanbesteed, is de politiek terughoudend met bijvoorbeeld snelheidsbeperking op de onderliggende infrastructuur, die vanuit een gebiedsgerichte aanpak wel wenselijk is.

Provincies hebben geen mandaat om samenwerken op basis van een gebiedsgerichte aanpak af te dwingen, maar hebben soms zelf ook onvoldoende capaciteit. Daarnaast lijkt een rol te spelen dat provincies geen uitvoeringsorganisaties zijn, zoals RWS en ProRail dat wel zijn. Een cultuurverschil dat zich volgens een geïnterviewde persoon uit in "een bepaalde planningstaal, een bepaalde voorbereiding van de uitvoering, etc." Wat in ieder geval mede een rol speelt bij het niet goed van de grond komen van de samenwerking op basis van een gebiedsgerichte aanpak, is dat een aantal provincies de regierol niet actief oppakt en dat in een aantal provincies geen Provinciaal Platform actief is (zie paragraaf 4.2.2).

Uit de workshop blijkt dat meer dan tweederde van de deelnemers het eens is met de stelling 'samenwerking komt nu vooral uit de verf op het niveau van concrete maatregelen; kansen die samenwerking op gebiedsniveau biedt worden onvoldoende benut (denk aan de combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, andere maatregelen in het gebied zoals snelheidsbeperking en het opheffen van versturende functies, etc.)'. De deelnemers hebben een aantal bedreigingen genoemd voor het goed van de grond komen van de samenwerking op basis van een gebiedsgerichte aanpak:

- de uitvoering van het MJPO is teveel gericht op knelpunten
- de verschillende (financierings)procedures
- het dwingende karakter van de eigen planning van RWS die bepaalt wanneer een knelpunt kan worden opgelost (werk met werk maken)
- het ontbreken van een bereidwillige cultuur om samen te werken
- het niet actief oppakken van de regierol door provincies, waardoor het 'vliegwiel' van het oplossen van een knelpunt voor andere activiteiten in een gebied soms niet wordt benut.

4.2.2 *Provinciale uitvoering (Provinciaal Platform en betrokken partijen)*

Voor de uitvoering van het MJPO is op provinciaal niveau de volgende organisatiestructuur opgezet (MJPO, 2007):

- "*Provinciaal Platform*: bedoeld voor gezamenlijke afstemming van mogelijke oplossingen bij geïdentificeerde knelpunten, daaraan gerelateerde maatregelen en de financiering door alle betrokken instanties. In elke provincie is er een platform.
- *Provincies*: voeren de regie over de uitvoering van het programma, zorgen voor (plan)ontwikkeling, grondaankoop, inrichting en overdracht van natuur(ontwikkelings)gebieden. Initiëren afstemming van gezamenlijke aanpak in het Provinciaal Platform.
- *Rijkswaterstaat regio's en/of ProRail*: zorgen als beheerder voor de realisatie van de concrete maatregelen in en rondom de infrastructuur.
- *Dienst Landelijk Gebied*: geeft in opdracht van een provincie invulling aan een gebiedsgerichte aanpak."

Provinciaal Platform

In de praktijk blijkt dat niet in elke provincie een Provinciaal Platform actief is (zie ook bijlage 2). Uit de interviews blijkt dat in acht provincies (66%) een (breed samengesteld) Provinciaal Platform actief is. In drie provincie (Drenthe, Flevoland en Noord-Holland) is geen Provinciaal Platform actief. In één provincie (Groningen) is wel een Provinciaal Platform, maar dat is weinig actief. In de provincies Drenthe en Groningen vindt afstemming per knelpunt plaats, in de provincie Noord-Holland vindt afstemming ad hoc per knelpunt plaats en in de ILG-commissie.

De algemene conclusie uit een in 2006 gehouden enquête onder de Provinciale Platforms is dat de reacties nogal uiteenlopen. “Een verklaring hiervoor is dat de aard en omvang van knelpunten per provincie steekt van elkaar verschillen. Voor het oplossen van knelpunten is daardoor geen standaard aanpak op te stellen en is maatwerk vereist. Dit leidt tot verschillen in organisatie en werkwijze” (MJPO, 2007).

Toch wordt in het Routeboekje MJPO uitgegaan van een bepaalde organisatiestructuur voor de uitvoering van het MJPO. Uit de interviews blijkt dat het ook maar de vraag is of de verklaring inderdaad is dat de aard en de omvang van knelpunten sterk verschilt. Vooral in de provincies waar geen Provinciaal Platform actief is:

- valt ontsnippering binnen de provincie soms tussen de verschillende beleids-terreinen in
- is het binnen de provincie soms moeilijk om bestuurlijk draagvlak te krijgen
- is er binnen de provincie ambtelijk soms geen of onvoldoende capaciteit vrijgemaakt
- pakt RWS zijn verantwoordelijk soms afwachtend op en verloopt de samenwerking soms moeizaam
- verloopt de samenwerking met ProRail soms moeizaam.

Betrokken partijen

In de praktijk blijkt dat niet alle *provincies* de regierol actief hebben opgepakt (zie bijlage 2)¹). Drie provincies (Gelderland, Noord-Brabant en Utrecht) pakken de regierol actief op, drie andere provincies (Limburg, Overijssel en Zeeland) werken hiervoor samen met RWS. In het bijzonder de vraag om de regierol niet alleen op te pakken voor de ontsnippering van de robuuste verbindingen, maar ook voor de ontsnippering van de overige EHS (zie hoofdstuk 3.1)²), ervaart meer dan de helft van de provincies als een probleem. Ook uit de workshop blijkt dat meer dan tweederde van de deelnemers het eens is met de stelling ‘de provincies voelen zich alleen verantwoordelijk voor/betrokken bij de knelpunten in hun regio (eigenaarschap) en niet voor/bij het MJPO als geheel’.

¹) In het Jaarverslag 2005 is opgemerkt dat de regierol van provincies vorm heeft gekregen en in de komende jaren verder zal groeien (RWS, 2006).

²) Uit de interviews blijkt dat de interdepartementale projectgroep MJPO bij het opstellen van het MJPO de regierol van provincies gedifferentieerd hebben bedoeld. De provincies hebben de regierol voor knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen. Voor de onderdelen wegen, water en spoor hebben RWS en ProRail de regierol; die knelpunten moet zij oplossen. Maar het is wel belangrijk om het oplossen van die knelpunten af te stemmen met andere activiteiten in een gebied. De provincies zouden de simpele vraag moeten stellen: wij hebben plannen met dat gebied, jullie moeten daar knelpunten oplossen, wat spreken we daarover af?

Vier provincies (Drenthe, Friesland, Groningen en Noord-Holland) pakken de regierol niet actief op voor knelpunten die geen onderdeel zijn van de robuuste verbindingen.

Uit de interviews blijkt dat meer dan de helft van de provincies vraagtekens plaatst bij de mogelijkheden en middelen om regie te voeren. “Een wassen neus”, aldus een geïnterviewde persoon. Een andere geïnterviewde persoon was zelfs verbaasd dat de provincies een regierol hebben. Het belangrijkste vraagteken dat provincies plaatsen is dat de onderdelen wegen, water en spoor eigen (financierings)procedures hebben, en de provincies geen mandaat hebben om regie te voeren over RWS en ProRail. Zolang betrokken partijen het met elkaar eens zijn gaat het goed, maar wat als betrokken partijen het niet met elkaar eens zijn? Enkele geïnterviewde personen geven echter aan dat de provincies wel regie kunnen voeren op de relatie met andere activiteiten in een gebied en op de communicatie met bewoners, terreinbeheerders, etc.

Uit de workshop blijkt dat de meningen over de stelling ‘het zou beter zijn als de provincies alleen de regie voeren over de robuuste verbindingen, en RWS en ProRail de regie voeren over de onderdelen wegen en water respectievelijk spoor’ sterk uiteen lopen. Volgens enkele deelnemers is dit nu al de praktijk. Andere deelnemers geven aan dat één partij de regie moet voeren op een gebiedsgerichte aanpak; verkokering mag niet in de hand worden gewerkt. Wel zijn (bijna) alle deelnemers het erover eens dat de regierol van de provincies nader ingevuld moet worden. Vanuit hun verantwoordelijkheid voor het natuurbeleid zouden provincies vooral moeten kunnen worden aangesproken op de inhoudelijke kwaliteit van ontsnipperende maatregelen die idealiter/ minimaal nodig is. En provincies moeten aan RWS en ProRail de simpele vraag stellen: wij hebben plannen met dat gebied, jullie moeten daar knelpunten oplossen, wat spreken we daarover af?

Daarnaast blijkt uit de interviews dat binnen een aantal provincies bestuurlijk draagvlak soms ontbreekt of moeizaam is te verkrijgen¹⁾. De bestuurlijke verankering is een continu aandachtspunt (ook op landelijk niveau), alleen al door de wisseling van bestuurders na provinciale verkiezingen.

Een zorgpunt is de beschikbare (ambtelijke) capaciteit bij een aantal provincies.

¹⁾ In een in 2006 gehouden enquête onder de Provinciale Platforms was een opvallende uitkomst dat zeven Provinciale Platforms aangaven onvoldoende bestuurlijk verankerd te zijn (MJPO, 2007).

In de praktijk blijkt dat de regionale diensten van *RWS* hun verantwoordelijkheid over het algemeen actief oppakken. Uit de interviews blijkt dat *RWS* in één provincie (Overijssel) ook voorzitter is van het Provinciaal Platform en in drie provincies (Limburg, Overijssel en Zeeland) werken de provincies voor de regierol samen met *RWS*. Alleen *RWS* Noord-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid afwachting op, en binnen *RWS* Noord-Holland is er weinig aandacht voor de uitvoering van het MJPO.

In de praktijk blijkt verder dat het vrij lang heeft geduurd voordat *ProRail* zijn verantwoordelijkheid heeft kunnen oppakken. Onder meer omdat de financiële middelen pas vanaf 2008 beschikbaar zijn gesteld door het ministerie van V&W en omdat ontsnippering voor *ProRail* een nieuw iets is waarvoor de interne organisatie nog ingericht moest worden. Uit de interviews blijkt dat tot op heden vooral de afdeling Spoorontwikkeling is betrokken bij de uitvoering van het MJPO, maar de regio's van *ProRail* nog niet zijn betrokken. *ProRail* neemt niet in alle Provinciale Platforms deel en in enkele provincies verloopt de samenwerking nog moeizaam. Een zorgpunt is of de beschikbare capaciteit voldoende is als de komende jaren de eerste knelpunten worden opgelost.

4.3 Organisatie en uitvoeringsstrategie projectniveau

Voor de uitvoering van het MJPO op projectniveau geldt dezelfde organisatiestructuur als die op provinciaal niveau is opgezet. Het MJPO gaat er vanuit dat bij het overleg per knelpunt het aantal betrokkenen en de intensiteit zal wisselen per knelpunt.

In de praktijk blijkt dat er diverse voorbeelden zijn van knelpunten waar provincies, *RWS*, *ProRail* en andere betrokken partijen (zoals waterschappen, terreinbeheerders en natuurorganisaties) goed samenwerken. En dat is mensenwerk; uiteindelijk zijn het mensen van verschillende partijen die de verbinding leggen. Uit de interviews blijkt dat steeds meer wordt gezocht naar hoe de kennis en kunde van de verschillende partijen optimaal benut kan worden. Bij de aanbesteding van de negen ecodeucten doet de provincie bijvoorbeeld het omgevingsmanagement, *RWS* het project- en technisch management en *ProRail* het contractmanagement.

Veelal zijn het de ambtenaren die het initiatief nemen, het project voorbereiden en trekken. Toch lijkt een goede bestuurlijke verankering een belangrijke succesfactor. De mogelijkheid om bestuurlijk op te schalen kan in de praktijk helpen om 'hobbels' glad te strijken en zo een project vlot te trekken.

Daarnaast blijkt uit de interviews dat er op projectniveau diverse zaken (die tijd kosten) spelen voordat daadwerkelijk tot uitvoering kan worden overgegaan: landschappelijke inpassing en vormgeving, begrenzing robuuste verbindingen, planologische verankering in bestemmingsplannen, grondaankoop, buitendienststellingen die door *ProRail* minimaal een jaar van te voeren moeten worden aangevraagd, etc.

Twee zaken springen eruit:

- *De kwaliteit van een oplossing*

Uit de interviews blijkt dat de kwaliteit van een oplossing, inclusief de kwaliteit van de inrichting van de natuur rondom uitgevoerde ontsnipperende maatregelen en de kwaliteit van beheer en onderhoud, belangrijk is voor het gebruik van de maatregelen. Aandachtspunt is hoe in de praktijk om te gaan met een gebrek aan consensus over de kwaliteit van een oplossing. Zo blijken vuistregels die Alterra adviseert¹⁾ maatschappelijk soms niet te kunnen worden uitgelegd; de kwaliteit van een oplossing wordt dan een politieke keuze. Ook op de MJPO-dag op 8 november 2006 is de wens van kwaliteitsborging geuit. “Er zijn voorbeelden van recent aangelegde voorzieningen die verkeerd zijn uitgevoerd, waardoor voorzieningen niet of ten dele bruikbaar zijn. Omdat te voorkomen is kwaliteitsborging nodig. Door de aanwezigen wordt dit onderkend. In het BROM-overleg wordt hierover nader overlegd en een voorstel gedaan” (MJPO, 2006).

Uit de workshop blijkt dat meer dan de helft van de deelnemers het eens is met de stelling ‘de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het MJPO is te veel gericht op het inpassen van maatregelen in het beschikbare budget, en te weinig op de kwaliteit van maatregelen (inclusief de inrichting van de natuur)’. Alle deelnemers zijn het erover eens dat het bij het oplossen van een knelpunt gaat om het maken van een goede afweging tussen de beschikbare financiële middelen en de gewenste kwaliteit. Daarvoor is een duidelijke visie op de gewenste kwaliteit nodig; die visie wordt door de deelnemers soms gemist.

- *De betrokkenheid van de markt*

Uit de interviews blijkt dat het op een juiste manier betrekken van de markt belangrijk is. Niet alle marktpartijen hebben evenveel kennis en kunde op het gebied van ecologie (onder andere landschappelijke inpassing en vormgeving van ontsnipperende maatregelen). Goed opdrachtgeverschap en het meegeven van voldoende criteria aan marktpartijen is nodig²⁾. In de praktijk blijkt dat er diverse voorbeelden zijn van goede ervaringen met het betrekken van DLG of bureaus die kennis en kunde hebben op het snijvlak van infrastructuur en ecologie. Een creatieve oplossing is het inhuren van een expert van Burgers’ Zoo door de provincie Overijssel.

¹⁾ Ook is een Leidraad faunavoorzieningen bij wegen beschikbaar (RWS, 2005), die mede is gebaseerd op kennis en ervaring opgedaan in Europees verband (European Commission, 2003).

²⁾ Uit de interviews blijkt dat wordt ervaren dat niet alle diensten van RWS voldoende kennis en ervaring hebben voor goed opdrachtgeverschap. De ervaringen met DLG zijn wisselend per provincie.

4.4 Financiering Meerjarenprogramma Ontsnippering

De totale kosten van het MJPO zijn geschat op € 410 mln.¹⁾ Voor de onderdelen wegen, water en spoor is € 250 mln. beschikbaar²⁾: € 165 mln. (66%) voor het onderdeel wegen, € 12,5 mln. (5%) voor het onderdeel water en € 72,5 mln. (29%) voor het onderdeel spoor. Voor het onderdeel robuuste verbindingen is € 160 mln. beschikbaar (zie ook hoofdstuk 2.2). Definanciële middelen komen verdeeld over de periode 2004-2018 beschikbaar. Het ministerie van V&W en LNV sturen daarbij aan op een gelijkmatige kasstroom (MJPO, 2008).

Op 31 december 2007 is € 22,1 mln. (5%) besteed. Debestedingen per onderdeel variëren (zie figuur 4.1):

- *bestedingen onderdeel wegen*: € 13,5 mln. (8%)
- *bestedingen onderdeel water*: € 0,2 mln. (1%)
- *bestedingen onderdeel spoor*: € 1,4 mln. (2%)
- *bestedingen onderdeel robuuste verbindingen*: € 7,0 mln. (4%).

Een kanttekening hierbij is dat het gaat om geprogrammeerde bestedingen; gegevens over de daadwerkelijke bestedingen van opgeloste (deel)knelpunten zijn niet of nauwelijks bekend. Deze gegevens zijn ook niet in de jaarverslagen opgenomen. Wel is hierover in het Jaarverslag 2007 opgemerkt dat een belangrijke oorzaak hiervan is dat meerdere maatregelen via één aanbesteding zijn ingekocht. Het streven is echter om de geldstromen ook binnen een dergelijke aanbesteding zichtbaar te houden. Ook zullen nadere afspraken worden gemaakt om geprogrammeerde bestedingen die voor een ander knelpunt of in een ander jaar besteed worden zichtbaar te houden (MJPO, 2008).

De geprogrammeerde bestedingen tot en met 2013 bedragen € 239,6 mln. (58%). De bestedingen per onderdeel variëren (zie figuur 4.1):

- *geprogrammeerde bestedingen onderdeel wegen*: € 82,4 mln. (50%)
- *geprogrammeerde bestedingen onderdeel water*: € 4,9 mln. (39%)
- *geprogrammeerde bestedingen onderdeel spoor*: € 45,3 mln. (62%)
- *geprogrammeerde bestedingen onderdeel robuuste verbindingen*: € 107,0 mln. (67%).

¹⁾ Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd (MJPO, 2008).

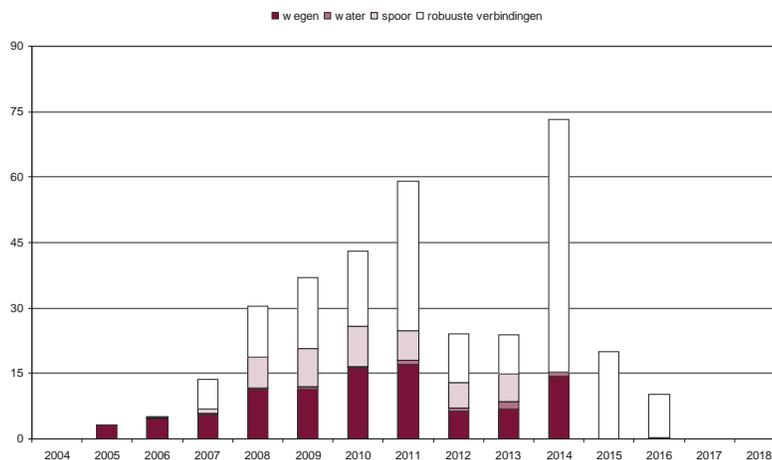
²⁾ Hoofdstuk 7 van het MJPO beschrijft dat bij de herziening van het MJPO in 2007 zal worden nagegaan of door het ministerie van V&W extra middelen beschikbaar gesteld kunnen worden voor de (53) 'blauwe knelpunten'. In de praktijk blijkt dat in 2007 geen herziening van het MJPO heeft plaatsgevonden en dat het ministerie van V&W ook geen extra financiële middelen beschikbaar heeft gesteld. Uit nader ecologisch onderzoek van de ('blauwe') knelpunten – het door Alterra (2007) in opdracht van het ministerie van LNV uitgevoerde onderzoek Toetsing knelpuntenlijst en prioriteitstelling in het Meerjarenprogramma Ontsnippering – blijkt dat Alterra adviseert om 4 knelpunten te heroverwegen.

Een reële doorkijk in de geprogrammeerde bestedingen naar 2018 ontbreekt (zie ook hoofdstuk 3.2). Wel blijkt uit de interviews dat meer dan de helft van de geïnterviewde personen verwacht dat de beschikbare financiële middelen onvoldoende zijn. Enerzijds wordt dit veroorzaakt doordat ontsnipperende maatregelen duurder zijn dan geschat¹), onder andere door stijgende prijzen (krappe aannemersmarkt, hogere grondstofprijzen, hogere grondprijzen). Soms zijn ook eerst de meer eenvoudige knelpunten opgelost en moeten de meer complexe (en dure) knelpunten dus nog worden opgelost. Vooral de knelpunten die onderdeel zijn van de zogenoemde Natte As²) lijken duurder te zijn dan geschat. In het onderzoek Meerjarenprogramma Ontsnippering en de Natte As schat Alterra (2006), op basis van zeer globale kostenindicaties, de kosten van de 9 knelpuntlocaties binnen de robuuste verbindingen van de Natte As in West-Nederland op € 61,5 mln. en van de 12 knelpuntlocaties binnen de robuuste verbindingen van de Natte As in Noord-Nederland op € 80 mln. Ook uit de workshop blijkt dat enkele deelnemers verwachten dat de financiële middelen voor het onderdeel robuuste verbindingen onvoldoende zijn, mede gelet op de kosten van ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur binnen de robuuste verbindingen (en de discussie over wie deze kosten betaalt).

Anderzijds wordt dit veroorzaakt doordat waarschijnlijk meer knelpunten moeten worden opgelost om de belangrijkste barrières voor de EHS op te heffen dan in het MJPO zijn opgevoerd. Een aantal van de geïnterviewde personen wijst erop dat de intensivering van het gebruik van vooral het spoor en het plaatsen van hekken langs het spoor kan leiden tot extra knelpunten. En in het onderzoek Toetsing knelpuntenlijst en prioriteitstelling in het Meerjarenprogramma Ontsnippering adviseert Alterra om bijna alle 'blauwe knelpunten' (49 van de 53) op te lossen en om de opvoering van 116 knelpunten te overwegen. Voor 60 van deze 116 extra knelpunten is het advies deze een hoge prioriteit te geven (zie ook hoofdstuk 3.2).

¹) De kosten van het MJPO zijn gebaseerd op concrete ramingen voor de ontsnipperende maatregelen die in de eerste jaren uitgevoerd worden en aannames voor maatregelen die in de latere jaren uitgevoerd worden. Bij deze aannames is uitgegaan van vuistbedragen op basis van de meest recente uitgaven aan ontsnipperende maatregelen. Voor het onderdeel robuuste verbindingen gaat het om zeer globale schattingen (ministerie van V&W e.a., 2004).

²) In Randstad Urgent is het project ruggengraat voor natuur en recreatie in het Groene Hart (Natte as) één van de (kandidaat) UPR-projecten binnen de hoofdgave aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat, thema recreatie en mooie gebieden in de Randstad. In overleg met de regio wordt voor dit project onderzocht of er mogelijkheden voor versnelling zijn (ministerie van V&W, 2007).



Figuur 4.1 Geprogrammeerde bestedingen per jaar (€mln.) (bron: programmering MJPO 2009-2013)

Uit de interviews blijkt dat de eigen financieringsprocedures voor de vier onderdelen in meer dan de helft van de provincies tot vragen en opmerkingen heeft geleid (zie ook hoofdstuk 3.2). Bij de overgang van het opstellen van het MJPO naar het uitvoeren van het MJPO hadden de vragen en opmerkingen voornamelijk betrekking op de financieringsstromen van het onderdeel robuuste verbindingen, omdat de bestuursovereenkomsten ILG op dat moment nog niet waren gesloten¹⁾.

Uit de workshop blijkt dat een andere opmerking tot op heden doorwerkt, namelijk dat de verschillende financieringsprocedures weinig flexibel zijn. Over de stelling ‘voor meer flexibiliteit in de uitvoering van het MJPO moet het beschikbare budget worden opgedeeld in 12 regionale potjes voor de periode 2009-2018’ lopen de reacties van de deelnemers sterk uiteen. Wel zijn (bijna) alle deelnemers het erover eens dat de financieringsprocedures niet flexibel (genoeg) zijn door de aansturing op een gelijkmatige kasstroom. Ook is het vooral voor de knelpunten die zijn samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur belangrijk om het ‘grensvlak’ tussen de financieringsprocedures te managen.

¹⁾ Daarnaast hadden de vragen betrekking op de verhouding tussen het MJPO en de geëigende procedures van RWS en ProRail, bijvoorbeeld hoe wordt omgegaan met de financiering van verkenningen en voorbereide werkzaamheden, hoe wordt omgegaan met de Interne Productiekosten van RWS, etc.

Daarnaast blijkt uit de interviews dat de financiering tot twee geschilpunten heeft geleid. Het eerste geschilpunt komt voort uit dat RWS exclusief BTW rekent, terwijl het ministerie van LNV werkt met ILG-budgetten inclusief BTW. Een aantal provincies heeft een voorstel ingediend voor het oplossen van knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen in de periode 2007-2013 exclusief BTW, waardoor de beschikbaar gestelde financiële middelen in de bestuursovereenkomsten ILG te laag waren. In de provincie Gelderland is dit niet gecorrigeerd.

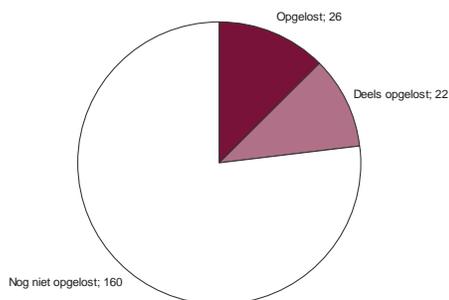
Het tweede geschilpunt komt voort uit dat de financiële middelen die per jaar voor het onderdeel wegen beschikbaar worden gesteld door het ministerie van V&W niet optellen tot het (totaal)bedrag van € 165mln. (verschil € 27 mln.).

5 Verrichten

In dit hoofdstuk presenteren wij onze bevindingen betreffende het verrichten: de opgeloste knelpunten, het effect van de opgeloste knelpunten en de haalbaarheid van de doelstelling van het MJPO.

5.1 Opgeloste knelpunten

Op 31 december 2007 is bijna een kwart van het aantal knelpunten opgelost of deels opgelost (zie figuur 5.1). In totaal zijn 26 knelpunten (12%) opgelost, zijn nog eens 22 knelpunten (11%) deels opgelost¹) en zijn 160 knelpunten (77%) nog niet opgelost.



Figuur 5.1 Opgeloste knelpunten, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

¹) Volgens het Jaarverslag 2007 zijn 29 knelpunten opgelost en 12 knelpunten deels opgelost (MJPO, 2008). Van deze 29 knelpunten zijn echter 3 knelpunten niet opgelost maar deels opgelost (GE18 Tiel, GR2 Mienschier en UT2 Leusden). Daarnaast zijn nog 8 knelpunten deels opgelost (FL2 Ooievaarsplas/Lepelaarstocht, GE5 Hierdense Poort, NB6 Kerkeindse heide, NB11 Kalmthout-Markiezaat, NB13 Vlijmen, NB14 Capelle/Langstraat, NB15 De Baronie en NB16 Langeweg) en is 1 knelpunten pas in het eerste helft van 2008 deels opgelost (OV12 Borne/Azelo (De Doorbraak)) (bron: programmering MJPO 2009-2013).

Van de 14 prioritaire knelpunten, die de eerste prioriteit hebben en waarvan het streven is deze in de periode 2004-2010 op te lossen, zijn op 31 december 2007 4 knelpunten deels opgelost (zie tabel 5.1). Conform de programmering is de verwachting dat 3 van de 14 knelpunten (21%) daadwerkelijk in de periode 2004-2010 zal zijn opgelost.

Tabel 5.1 Stand van zaken prioritaire knelpunten, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

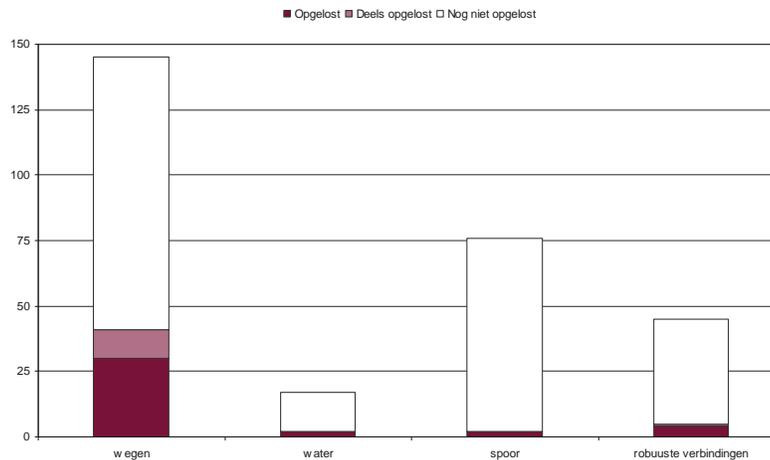
Nr.	Knelpunt	Status 31 december 2007
FL2	Ooievaarsplas/Lepelaarstocht	<i>Deels opgelost:</i> onderdeel wegen opgelost (BROM-middelen), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd
GE1	Midden-Veluwe	<i>Deels geprogrammeerd:</i> onderdeel wegen deels geprogrammeerd (2007-2013), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd
GE3	Kabeljauw	<i>Geprogrammeerd (2014),</i> uitvoering start waarschijnlijk al in 2010
LI5	Zaarderheide	<i>Geprogrammeerd (2009-2012)</i>
LI19	Nagelbeek	<i>Geprogrammeerd (2008-2013)</i>
LI21	Beneden-Geuldal	<i>Deels geprogrammeerd:</i> onderdeel wegen (deels) geprogrammeerd (2006-2012), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd
NB1	De Mortelen	<i>Deels opgelost:</i> onderdeel wegen deels opgelost (BROM-middelen), deels in uitvoering (2010, MIRT), onderdeel spoor alleen als verkenning geprogrammeerd
NB5	Beekdal van de Reusel	<i>Geprogrammeerd (2007):</i> in voorbereiding
NB6	Kerkeindse heide	<i>Deels opgelost:</i> onderdeel water opgelost, onderdeel wegen geprogrammeerd (2008)
NB7	Groote heide	<i>Deels opgelost:</i> onderdeel wegen deels opgelost, deels geprogrammeerd (2008-2010), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd
NB9	Leenderbos-De Kempen	<i>(Deels) geprogrammeerd (2011)</i>
NH1	Bosberg	<i>Geprogrammeerd (2006-2010)</i>
UT1	Doom	<i>Deels geprogrammeerd:</i> onderdeel wegen nog niet geprogrammeerd, onderdeel spoor geprogrammeerd (2006-2008)
UT3	Huis ter Heide	<i>Deels geprogrammeerd:</i> onderdeel wegen geprogrammeerd (2006-2011), onderdeel spoor nog niet geprogrammeerd

In het Jaarverslag 2005 en het Jaarverslag 2006 van het Meerjarenprogramma Ontsnippering is geen aandacht voor de prioritaire knelpunten. Ook in de interviews is door geen van de geïnterviewde personen aandacht gevraagd voor de prioritaire knelpunten. In het Jaarverslag 2007 is in beschrijvende zin wel aandacht voor de prioritaire knelpunten en is in de bijlagen een overzicht van de stand van zaken opgenomen (MJPO, 2008¹).

Het aantal opgeloste knelpunten per onderdeel varieert (zie figuur 5.2):

- *opgeloste knelpunten onderdeel wegen*: op 31 december 2007 is bijna drietiende van het aantal (deel)knelpunten opgelost of deels opgelost. In totaal zijn 30 knelpunten (21%) opgelost, zijn 11 knelpunten (7%) deels opgelost en zijn 104 knelpunten (72%) nog niet opgelost
- *opgeloste knelpunten onderdeel water*: op 31 december 2007 is circa een tiende van het aantal (deel)knelpunten opgelost of deels opgelost. In totaal zijn 2 knelpunten (12%) opgelost en zijn 15 knelpunten (88%) nog niet opgelost
- *opgeloste knelpunten onderdeel spoor*: op 31 december 2007 is minder dan een tiende van het aantal (deel)knelpunten opgelost of deels opgelost. In totaal zijn 2 knelpunten (3%) opgelost en zijn 74 knelpunten (97%) nog niet opgelost
- *opgeloste knelpunten onderdeel robuuste verbindingen*: op 31 december 2007 is circa een tiende van het aantal (deel)knelpunten opgelost of deels opgelost. In totaal zijn 4 knelpunten (9%) opgelost, is 1 knelpunt (2%) deels opgelost en zijn 40 knelpunten (89%) nog niet opgelost.

¹) Bij het besluit om de realisatie van de EHS aan te wijzen als groot project heeft de vaste commissie voor LNV van de Tweede Kamer een Uitgangspuntennotitie groot project Ecologische Hoofdstructuur opgesteld. In deze uitgangspuntennotitie is opgenomen dat de voortgangsrapportages kort in dienen te gaan op “de voortgang op deze 14 knelpunten afzonderlijk: wat is de planning per knelpunt, hoe was de voortgang in jaar X, welke knelpunten deden zich voor en welke kansen en/of bedreigingen zijn er voor de beoogde realisatie?” (Tweede Kamer, 2008: 8). Het Jaarverslag 2007 voldoet niet aan deze uitgangspunten.

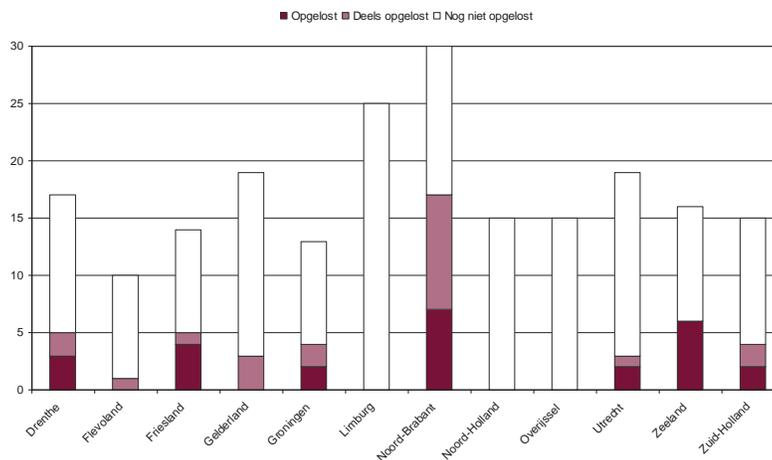


Figuur 5.2 Opgeloste knelpunten per onderdeel, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

Absoluut, maar ook relatief zijn de meeste (deel)knelpunten van het onderdeel wegen opgelost. Dit is te verklaren doordat de programmering voor het onderdeel wegen kon voortbouwen op het BROM. Uit een nadere analyse van de opgeloste knelpunten van het onderdeel wegen blijkt dat van de 30 opgeloste knelpunten 24 knelpunten (80%) al waren geprogrammeerd in het BROM en ook nog zijn gefinancierd uit BROM-middelen (bron: programmering MJPO 2009-2013).

Ook het aantal opgeloste knelpunten per provincie varieert (zie figuur 5.3). Absoluut zijn de meeste knelpunten opgelost of deels opgelost in Noord-Brabant.

Relatief is in één provincie meer dan de helft van het aantal knelpunten opgelost of deels opgelost (Noord-Brabant). En is in vier provincies meer dan een kwart van het aantal knelpunten opgelost of deels opgelost (Zeeland, Friesland, Groningen, Drenthe). In drie provincies zijn nog geen knelpunten opgelost of deels opgelost (Limburg, Noord-Holland, Overijssel).



Figuur 5.3 Opgeloste knelpunten per provincie, 31 december 2007 (bron: programmering MJPO 2009-2013)

5.2 Effect opgeloste knelpunten

Een systematische monitoring van de uitgevoerde ontsnipperende maatregelen – zowel om na te gaan of de maatregel werkt of aanpassing nodig is, als om het opdoen van kennis en ervaring die gebruikt kan worden bij het ontwerp en de uitvoering van nieuwe ontsnipperende maatregelen – ontbreekt. Wel voert Alterra in opdracht van het ministerie van LNV en het Coördinatiepunt MJPO een onderzoek uit naar de ecologische effectiviteit van maatregelen op populatieniveau. Deel van het onderzoek is het zogenoemde monitoringprogramma MJPO (zie ook box 5.1) (MJPO, 2008)¹.

Ook wordt het gebruik van een aantal uitgevoerde maatregelen gemonitord (MJPO, 2007; MJPO, 2008) en is het gebruik van een aantal maatregelen dat in het BROM is uitgevoerd gemonitord door de regionale diensten van RWS (monitoring van het gebruik van deze maatregelen was echter niet verplicht). Uit de resultaten van de monitoring van deze maatregelen blijkt dat de maatregelen redelijk tot goed functioneren (o.a. Bekker e.a., 2001; Van Wieren e.a., 2001; Waardenburg, 2006; MJPO, 2008; Renard e.a., 2008). Zo blijkt bijvoorbeeld dat één jaar na de aanleg van het ecoduct Leusderheide “reeds gebruik is vastgesteld door een aantal voor versnippering gevoelige, zeldzame en/of bedreigde diersoorten” (Waardenburg, 2006: 25).

¹) Uit de interviews blijkt dat de monitoring per provincie varieert. In een aantal provincies wordt het gebruik van een aantal uitgevoerde maatregelen (aan rijksinfrastructuur en/of onderliggende infrastructuur) gemonitord door terreinbeheerders of vrijwilligers.

Uit de interviews blijkt dat het gebruik van uitgevoerde maatregelen door grote dieren over het algemeen gemakkelijker is te monitoren (videomonitoring) dan het gebruik door overige, kleine dieren (sporenonderzoek). Het effect van opgeloste knelpunten is voor kleine maatregelen over het algemeen op populatieniveau te monitoren. Voor grote maatregelen lijkt langdurig wetenschappelijk onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar de immigratie op populatieniveau.

Box 5.1 Monitoringsprogramma MJPO (MJPO, 2007: 10)

Op de MJPO-dag op 2 oktober 2007 is over het onderzoek naar de ecologische effectiviteit van maatregelen besproken: "Over het gebruik van ontsnipperende maatregelen is al veel bekend. Welk effect het heeft op een populatie, is slechts nog sporadisch onderzocht. Omdat we in Nederland op het punt staan om veel ontsnipperende maatregelen te treffen is het juist nu van belang om te monitoren. Onderdeel hiervan is het vastleggen van de nulsituatie. Alterra bekijkt momenteel de verschillende opties om te monitoren. Eind 2007 zal een globaal plan gereed zijn. In 2008 zal een politieke beslissing worden genomen om het monitoringsplan uit te voeren."

Apart aandachtspunt is het recreatief medegebruik van ontsnipperende maatregelen. Volgens het MJPO kunnen maatregelen aan de infrastructuur die in de eerste plaats ecologisch bedoeld zijn, veelal ook geschikt worden gemaakt voor wandelaars en fietsers (zie hoofdstuk 2.1). In de praktijk gebeurt dit meestal niet.

Op 15 februari 2008 hebben de Tweede Kamerleden Koopmans en Schreijer-Pierik vragen gesteld over het recreatief gebruik van ecoducten. Uit het antwoord van de minister van V&W, mede namens de minister van LNV, blijkt dat ecoducten primair zijn bedoeld voor gebruik door dieren. Eventueel gebruik door recreanten mag niet ten koste gaan van deze primaire functie. Als aan deze voorwaarde wordt voldaan zijn er geen bezwaren tegen recreatief medegebruik van ecoducten (Tweede Kamer, 2008). In opdracht van het ministerie van LNV voert Alterra onderzoek uit naar de effecten van recreatief medegebruik op ecoducten. Dit onderzoek bestaat uit drie delen: literatuuronderzoek, onderzoek naar bestaande ecoducten met een recreatieve voorziening (Crailo en Slabroek) en effectmeting aan tijdelijk open te stellen ecoducten (MJPO, 2008). Mede afhankelijk van dit onderzoek, is de minister van V&W bereid om te onderzoeken welke bestaande en nog aan te leggen ecoducten geschikt kunnen worden gemaakt voor recreatief medegebruik (Tweede Kamer, 2008).

Uit de interviews blijkt dat de meningen over recreatief medegebruik uiteenlopen. Wel zijn alle geïnterviewde personen het erover eens dat het voor de acceptatie van en het draagvlak voor het ontsnipperingsbeleid belangrijk is dat er voldoende recreatieve voorzieningen zijn.

5.3 Haalbaarheid doelstelling Meerjarenprogramma Ontsnippering

De doelstelling van het MJPO is dat in 2018 de belangrijkste barrières voor de EHS zijn opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijksinfrastructuur (zie hoofdstuk 2.2). Over de haalbaarheid van deze doelstelling vindt de Algemene Rekenkamer (2006) het in 2006 nog te vroeg om iets te zeggen.

Uit de interviews blijkt in de eerste plaats dat de geïnterviewde personen een verschillend beeld hebben van wanneer de doelstelling van het MJPO is behaald. Enkele geïnterviewden personen vinden dat de doelstelling is behaald als ontsnippering meer vanzelfsprekend is geworden en een aantal specifieke knelpunten in hun provincie zijn opgelost (bijvoorbeeld de negen ecoducten die in één keer worden aanbesteed). Andere geïnterviewde personen vinden dat de doelstelling is behaald als de 208 knelpunten zijn opgelost die in het MJPO zijn opgevoerd. Weer andere geïnterviewde personen vinden dat de doelstelling is behaald als daarnaast ook de knelpunten zijn opgelost waarvan Alterra de opvoering adviseert te overwegen. Met andere woorden: als de barrières voor de EHS zijn opgeheven, voor zover veroorzaakt door de rijksinfrastructuur. En nog andere geïnterviewde personen vinden dat de doelstelling is behaald als de uitgevoerde ontsnipperende maatregelen daadwerkelijk worden gebruikt en/of de opgeloste knelpunten effectief zijn doordat planten- en diersoorten zich over meer gebieden verspreiden.

In de tweede plaats blijkt uit de interviews dat ongeveer de helft van de geïnterviewde betrokken partijen er niet van overtuigd is dat de doelstelling van het MJPO wordt behaald. Als belangrijkste bedreigingen in het licht van de doelstelling zijn genoemd:

- *onvoldoende financiële middelen*; meer dan de helft van de geïnterviewde personen verwacht dat de beschikbare financiële middelen onvoldoende zijn. Enerzijds wordt dit veroorzaakt doordat ontsnipperende maatregelen duurder zijn dan geschat, anderzijds doordat waarschijnlijk meer knelpunten moeten worden opgelost om de belangrijkste barrières voor de EHS op te heffen dan in het MJPO zijn opgevoerd (zie hoofdstuk 4.4)
- *onvoldoende capaciteit*; een aantal van de geïnterviewde personen verwacht dat de uitvoering van het MJPO onder druk komt te staan door onvoldoende capaciteit bij provincies, RWS en ProRail (zie hoofdstuk 4.2)
- *weinig prioriteit voor ontsnippering*; een aantal van de geïnterviewde personen verwacht dat de uitvoering van het MJPO onder druk komt te staan doordat ontsnippering weinig (bestuurlijke) prioriteit krijgt in een aantal provincies. In de evaluatie van het BROM is deze bedreiging al onderkend: “In het MJPO zal dit niet anders zijn, ook voor partijen die hierin samenkomen is ontsnippering geen core business” (Twynstra Gudde, 2005: 4).

Uit de workshop blijkt dat meer dan driekwart van de deelnemers het eens is met de stelling 'het MJPO is onvoldoende verankerd in de regio, zowel bestuurlijk als wat betreft beschikbare capaciteit; dit is een probleem voor een succesvolle uitvoering van het MJPO'. Eén van de deelnemers merkt daarbij op dat dit echter geen excuus is.

Daarnaast wijst een aantal van de geïnterviewde personen erop dat het oplossen van knelpunten in de rijksinfrastructuur in veel gevallen alleen zin heeft als tegelijkertijd de knelpunten in de provinciale en gemeentelijke infrastructuur worden opgelost. Bovendien leidt niet alleen infrastructuur tot versnippering van gebieden, maar ook bebouwing. In een aantal provincies met een grote ruimtedruk is dit een belangrijk aandachtspunt.

Literatuurlijst

- Algemene Rekenkamer (2006), *Ecologische Hoofdstructuur*, Den Haag: Sdu
- Alterra (2007), *Toetsing knelpuntenlijst en prioriteitstelling in het Meerjarenprogramma Ontsnippering*, Wageningen: Alterra
- Alterra (2006), *Meerjarenprogramma Ontsnippering en de Natte As; quick-scan ontsnipperende maatregelen in robuuste verbindingen*, Wageningen: Alterra
- Alterra (2003), *Meerjarenprogramma Ontsnippering; knelpuntenanalyse*, Wageningen: Alterra
- Bekker, G.J., D.A. Kamphorst, R.M.J. Kleijberg, M. Soesbergen, G. Veenbaas & T.J. Verstrael (2001), 'Beheren en evalueren van maatregelen', in: Rijkswaterstaat, *Infrastructuur en natuur; versnippering en ontsnippering*, Delft: RWS
- European Commission (2003), *Habitat fragmentation due to transportation infrastructure; a European handbook for identifying conflicts and designing solutions*
- Milieu- en Natuurplanbureau (2007), *Natuurbalans 2007*, Bilthoven: MNP
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (2000), *Natuur voor mensen, mensen voor natuur; nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw*, Den Haag: ministerie van LNV
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (1993), *Structuurschema Groene Ruimte; het landelijk gebied de moeite waard (kabinetsstandpunt deel 3)*, Den Haag: ministerie van LNV
- Ministerie van Landbouw en Visserij (1990), *Natuurbeleidsplan (regeringsbeslissing)*, Den Haag: Sdu
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ministerie van Economische Zaken & ministerie van Landbouw, natuur en Voedselkwaliteit (2008), *MIRT-projectenboek 2008*, Den Haag: ministerie van V&W
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007), *Randstad Urgent*, Den Haag: ministerie van V&W
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat & ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2006), *Nota Mobiliteit (deel IV, na parlementaire behandeling vastgestelde PKB)*, Den Haag: ministerie van V&W
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005), *brief met onderwerp 'Toezending Meerjarenprogramma Ontsnippering'*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit & ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2004), *Meerjarenprogramma Ontsnippering*: Den Haag: ministerie van V&W

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020; van A naar Beter (kabinetsstandpunt deel A)*, Den Haag: Sdu
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020; van A naar Beter (kabinetsstandpunt deel B)*, Den Haag: Sdu
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1990), *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (regeringsbeslissing)*, Den Haag: Sdu
- MJPO (2008), *brief met onderwerp 'Onderzoek Alterra toetsing knelpunten'*
- MJPO (2008), *Jaarverslag 2007; Meerjarenprogramma Ontsnippering*
- MJPO (2007), *Evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering; opdrachtomschrijving ten behoeve van offerteverzoek*
- MJPO (2007), *Jaarverslag 2006; Meerjarenprogramma Ontsnippering*
- MJPO (2007), *Routeboekje MJPO*
- MJPO (2007), *Verslag MJPO-dag 2 oktober 2007*
- MJPO (2006), *Verslag MJPO-dag 2 november 2006*
- Provincie Drenthe (2005), *brief met onderwerp 'Instemming met regierol in Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)'*
- Provincie Flevoland (2005), *brief met onderwerp 'Meerjarenprogramma Ontsnippering'*
- Provincie Groningen (2005), *brief met onderwerp 'Programmering Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)'*
- Renard, M., A.A. Visser, W.F. de Boer & S.E. van Wieren (2008), 'The use of the Woeste Hoeve' wildlife overpass by mammals, in: *Lutra*, 2008-1: 5-16
- Rijkswaterstaat (2006), *Jaarverslag 2005; Meerjarenprogramma Ontsnippering*, Delft: RWS
- Rijkswaterstaat (2005), *brief met onderwerp 'Overdracht wegen in relatie tot Meerjarenprogramma Ontsnippering'*
- Rijkswaterstaat (2005), *Grip op snippers; uitvoeringsprogramma ontsnippering (MJPO)*
- Rijkswaterstaat (2005), *Leidraad faunavoorzieningen bij wegen*, Delft: RWS
- Rijkswaterstaat (2004), 'Stevige impuls Meerjarenprogramma Ontsnippering', in: *Via Natura*, 2004-18: 16
- Tak, T. van der & G. Wijnen (2006), *Programmamanagement; sturen op samenhang*, Deventer: Kluwer
- Tweede Kamer (2008), *Ecologische Hoofdstructuur; brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*, Den Haag: Sdu
- Tweede Kamer (2008), *Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden*, Den Haag: Sdu
- Tweede Kamer (2007), *EHS als groot project*
- Tweede Kamer (2005), *Meerjarenprogramma Ontsnippering; verslag van een algemeen overleg*, Den Haag: Sdu
- Tweede Kamer (2004), *Meerjarenprogramma Ontsnippering; brief van de minister van Verkeer en Waterstaat*, Den Haag: Sdu

Twynstra Gudde

- Twynstra Gudde (2009), *Eindrapport evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering*, Den Haag: Twynstra Gudde
- Twynstra Gudde (2005), *Evaluatie werkprocessen BROM*, Amersfoort: Twynstra Gudde
- Waardenburg (2006), *Monitoring gebruik faunapassages Rijkswaterstaat Utrecht; onderzoek boomarterbrug (A12) en ecoduct Leusderheide (A28)*, Culemborg: Waardenburg
- Wieren, S.E. van & P.B. Worm (2001), 'The use of a motorway wildlife overpass by large mammals', in: *Netherlands Journal of Zoology*, 2001-1: 97-105

Lijst geïnterviewde personen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (3 juni 2008)

- mevrouw Heydeman (ministerie van Verkeer en Waterstaat)
- de heer Straver (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (6 februari 2008)

- mevrouw Berendsen
- de heer Breek
- de heer Nuijts
- de heer Smit.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (20 februari 2008)

- de heer Boom
- de heer Post.

Afstemmingsoverleg (26 juni 2008)

- de heer Blaak (vertegenwoordiger Rijkswaterstaat)
- de heer Klemann (vertegenwoordiger provincies)
- de heer Meijer (ProRail)
- mevrouw Van Rooij (ProRail)
- de heer Sinke (vertegenwoordiger Dienst Landelijk Gebied)
- de heer Smit (ministerie van Verkeer en Waterstaat)
- mevrouw Smith (Coördinatiepunt MJPO).

Coördinatiepunt MJPO (6 mei 2008)

- de heer Bekker
- de heer Cuperus.

Coördinatiepunt MJPO (15 februari 2008)

- de heer Bekker
- de heer Koot.

ProRail (12 februari 2008)

- de heer Meijer
- mevrouw Van Rooij.

¹⁾ Het ministerie van VROM wilde niet ingaan op een uitnodiging voor een interview.

Twynstra Gudde

Dienst Landelijk Gebied (1 februari 2008)

- de heer Bakker
- de heer Lommerse (Regio West)
- de heer Tukker (Regio Noord).

Alterra (20 mei 2008)

- de heer Van der Grift.

Natuurmonumenten/Stichting Gooisch Natuurreservaat (5 februari 2008)

- de heer Van den Broek (Natuurmonumenten)
- de heer Landsmeer (Stichting Gooisch Natuurreservaat).

Drenthe/Friesland (14 februari 2008)

- mevrouw Kooij (provincie Drenthe)
- de heer Wesselius (provincie Friesland).

Drenthe/Friesland/Groningen (14 mei 2008)

- de heer Van den Brand (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, vestiging Noord).

Drenthe/Friesland/Groningen (14 mei 2008)

- mevrouw Smeltekop (Rijkswaterstaat Noord-Nederland).

Drenthe/Friesland/Gelderland/Groningen/Overijssel (16 mei 2008, telefonisch)

- de heer Pool (ProRail, Regio Noord-Oost).

Flevoland (28 mei 2008)

- de heer Blaak (Rijkswaterstaat IJsselmeergebied)
- de heer De Graaf (provincie Flevoland).

Gelderland/Overijssel/Utrecht (10 maart 2008)

- de heer Klemann (provincie Utrecht)
- de heer Stegehuis (Rijkswaterstaat Oost-Nederland)
- de heer Vreugdenhil (provincie Gelderland).

Gelderland/Overijssel (7 mei 2008)

- de heer Van de Gazelle (Rijkswaterstaat Oost-Nederland).

Gelderland/Overijssel (16 mei 2008, telefonisch)

- de heer Ronden (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, vestiging Oost).

Groningen (14 mei 2008)

- mevrouw Van Berkel (provincie Groningen).

Twynstra Gudde

Limburg (6 mei 2008)

- de heer Van der Heijden (Rijkswaterstaat Limburg)
- mevrouw De Jong (provincie Limburg).

Noord-Brabant (3 maart 2008)

- de heer Van den Broek (Rijkswaterstaat Noord-Brabant)
- mevrouw Eijkelenboom (ProRail)
- de heer Van Nieuwstraten (provincie Noord-Brabant)
- de heer Van Rijssel (Dienst Landelijk Gebied, Regio Zuid).

Noord-Holland (27 februari 2008)

- mevrouw Hermans (provincie Noord-Holland).

Noord-Holland (21 mei 2008)

- de heer Karelse (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, vestiging West)
- de heer Van Langen (Rijkswaterstaat Noord-Holland).

Overijssel (21 april 2008)

- de heer Hoeve (provincie Overijssel).

Utrecht/Zuid-Holland (6 februari 2008)

- de heer Schouten (Rijkswaterstaat Utrecht)
- de heer Teeuw (Rijkswaterstaat Zuid-Holland).

Zeeland (13 mei 2008)

- mevrouw Moelker (Rijkswaterstaat Zeeland)
- mevrouw Rijk (provincie Zeeland).

Zuid-Holland (19 mei 2008)

- de heer Bos (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, vestiging West)
- de heer Weijdemans (provincie Zuid-Holland).

¹⁾ De betreffende Gedeputeerden van de provincies Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland en Zeeland wilden niet ingaan op een uitnodiging voor een interview.

Lijst deelnemers workshop

- de heer Bekker, Coördinatiepunt MJPO
- mevrouw Eijkelenboom, ProRail
- de heer Groeneweg, provincie Friesland
- mevrouw Hermans, provincie Noord-Holland
- de heer Meijer, ProRail
- de heer Van Nieuwstraten, provincie Brabant
- de heer Schouten, Rijkswaterstaat Utrecht
- de heer Sinke, Dienst Landelijk Gebied
- mevrouw Smeltekop, Rijkswaterstaat Noord-Nederland
- de heer Smit, ministerie van Verkeer en Waterstaat
- mevrouw Visser, ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

¹⁾ De volgende personen waren ook uitgenodigd voor de workshop: de heer Blaak (Rijkswaterstaat IJsselmeergebied), de heer De Haan (Rijkswaterstaat Bouwdienst), de heer Klemann (provincie Utrecht), de heer De Kruijf (Rijkswaterstaat Noord-Brabant), de heer Van Langen (Rijkswaterstaat Noord-Holland), de heer Van Leeuwen (Rijkswaterstaat Noord-Holland), de heer Lommerse (Dienst Landelijk Gebied, Regio West), mevrouw Rijk (provincie Zeeland), de heer Post (ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), de heer Teeuw (Rijkswaterstaat Zuid-Holland), mevrouw Visser (provincie Flevoland) en de heer Van der Werf (Rijkswaterstaat Noord-Nederland).

²⁾ De volgende provincies hebben via de heer Klemann (vertegenwoordiger provincies in Afstemmingsoverleg) voorafgaand aan de workshop schriftelijk informatie toegestuurd: Flevoland, Limburg, Utrecht en Zeeland.

Twynstra Gudde

Bijlagen

Onderdelen evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering

In deze bijlage geven wij de mogelijke deelvragen van de evaluatie van het MJPO weer (MJPO, 2007).

Compleetheid, juistheid en actualiteitswaarde

- “Welke blauwe (nog te onderzoeken) knelpunten zijn nog relevant als MJPO-knelpunt? Criteria.
- Welke knelpunten zijn niet meer actueel, bijvoorbeeld door definitieve begrenzing robuuste verbindingen?
- Welke knelpunten zijn ten onrechte opgevoerd?
- Welke knelpunten zijn ten onrechte niet opgevoerd?
- Zijn de knelpunten goed beschreven? Is probleem en oplossing goed beschreven in het MJPO of de uitwerking?
- Welke consequenties zou deze mogelijke herijking van de knelpuntenlijst hebben, bijvoorbeeld op financieel vlak?”

Realisatie

- “Wat is geprogrammeerd en wat is daarvan effectief gerealiseerd: welke voorzieningen zijn gereed, welke in voorbereiding, welke in eerste verkenning en welke zijn nog niet geprogrammeerd? Feiten en cijfers.
- Hoeveel heeft dat gekost?
- Wat zijn de hobbels om het programma om te zetten in realiteit?
- Worden de maatregelen goed aangelegd volgens de specificaties (alleen structurele zaken)?
- Is het budget goed besteed (wat is ‘goed’ (efficiënt, volgens wettelijke procedures, etc.)? Wat is de verhouding tussen programmering en uiteindelijke gunning?
- Hoeveel budget is er nog en hoe zijn de budgetten nu reeds vastgelegd?
- Hoe verhoudt de hoeveelheid uitgevoerd werk zich tot het gehele project?
- Wat is terechtgekomen van de specifieke (beleids)kenmerken van het MJPO zoals: gebiedsgerichte benadering (bijvoorbeeld ontsnippering provinciale infrastructuur), integrale benadering, samenwerking, regierol provincies?”

Implementatie/proces

- “Welke partijen zijn er betrokken?
- Hoe verlopen de procedures?
- Wat zijn de rollen van deze partijen?
- Hoe functioneren deze partijen?
- Hoe werken de verschillende partijen samen?
- Wat zijn de lokale initiatieven, waarom zijn deze belangrijk en werken ze (spin-off)?
- Hoe sluiten de organisatie-eigen procedures op elkaar aan? En wat kan beter op elkaar aangesloten worden?
- Hoe verloopt de communicatie en kan dat beter gestroomlijnd worden?
- Hoe verlopen de verschillende lijnen; via ProRail, via RWS, via ILG en via niet-ILG?
- Werkt de afgesproken uitvoeringsstrategie?
- Hoe is de acceptatie van het MJPO bij de betrokken partijen (GS, gemeenteraden, natuurorganisaties, etc.) in de kring om die partijen heen en bij omwonenden?
- Wat wordt er gedaan om de daadkracht en acceptatie te vergroten?
- Wat is daarvan het effect geweest”

Rendement van de faunavoorzieningen

- “Wat is er al bekend over het gebruik van faunapassages? En zijn er conclusies te trekken?
- Wat is nodig aan onderzoek voor het bepalen van gebruik?
- Welke onderzoeken zijn op dit gebied al gereed en welke zijn in gang gezet en welke moeten nog in gang gezet worden? Welke resultaten zijn al bekend?
- Wat is er bekend over ecologische effecten van maatregelen op het niveau van duurzaamheid van populaties?
- Wat is de vermindering van faunaslachtoffers in het verkeer?
- Wat is de vermindering van de barrièrewerking van rijksinfrastructuur? In welke eenheid kan je dat meten?
- Werkt de totale EHS (inclusief robuuste verbindingen) beter door de reeds uitgevoerde maatregelen?”

Overzicht per provincie

In deze bijlage presenteren wij een overzicht per provincie: de knelpunten, de programmering (bron: programmering MJPO, 2009-2013), de stand van zaken betreffende het Provinciaal Platform en de onderliggende infrastructuur en onze indruk.

Drenthe

Knelpunten

In Drenthe liggen 17 knelpunten, waarvan 4 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur¹).

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
DR1	Deurzerdiep (<i>deels opgelost</i>)	wegen
DR2	Heideheim (<i>opgelost</i>)	wegen
DR3	Peizerdiep	wegen
DR4	Drentsche Aa	robuuste verbindingen
DR5	Dwingeloo	wegen/spoor
DR6	Steenwijk	wegen
DR7	Runde (<i>opgelost</i>)	wegen
DR8	Hooghalen/Hijkerveld	wegen/spoor
DR9	Loon	spoor
DR10	Hooghalen/Oude Diep (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
DR11	Pesse	wegen
DR12	Gieterveen	robuuste verbindingen
DR13	Eext/Terborgh (<i>opgelost</i>)	wegen
DR14	Meppel	spoor
DR15	Echten/Steenbergen	robuuste verbindingen
DR16	Hoogeveen	spoor
DR17	Meppel Zuid	wegen/spoor

Programmering

Van de 17 knelpunten zijn er 3 knelpunten (18%) opgelost – waarvan 1 gefinancierd uit BROM-middelen – en zijn 2 knelpunten deels opgelost. Verder zijn 7 knelpunten geprogrammeerd, waarvan 1 knelpunt dat al deels is opgelost.

¹) In deze bijlage is het aantal samengestelde knelpunten van meerdere rijksinfrastructuur vermeld, exclusief de knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen (omdat deze knelpunten al als apart onderdeel zijn geprogrammeerd). Echter, ook knelpunten die onderdeel zijn van de robuuste verbindingen kunnen samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur zijn.

Twynstra Gudde

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	17	11	0	7	3
Opgelost	3	4			
Deels opgelost	2	1			
Geprogrammeerd	7	5		2	3

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Drenthe geen Provinciaal Platform actief is (aanvankelijk was de idee een Provinciaal Platform voor Noord-Nederland in te stellen). Afstemming vindt per knelpunt plaats.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Drenthe geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Bestuurlijk draagvlak daarvoor ontbreekt. De knelpunten in de provinciale infrastructuur worden door de provincie zoveel mogelijk in het reguliere beheer en onderhoud opgelost. De knelpunten in de gemeentelijke infrastructuur zijn door de provincie wel geïnventariseerd, maar de uitvoering van afspraken over het oplossen ervan loopt achter.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO voldoende loopt in Drenthe. Meer dan een kwart van het aantal knelpunten is opgelost of deels opgelost. Hoewel ontsnippering binnen de provincie tussen de verschillende beleidsterreinen in lijkt te vallen, zijn er werkende weg (dus) knelpunten opgelost en geprogrammeerd. DLG heeft daarbij een actieve rol. Binnen de provincie is soms moeilijk om bestuurlijk draagvlak te verkrijgen voor de uitvoering van het MJPO. De provincie pakt haar regierol niet actief op voor knelpunten die geen onderdeel zijn van de robuuste verbindingen; wel vindt afstemming per knelpunt plaats. RWS Noord-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid afwachting op en de samenwerking met RWS Noord-Nederland verloopt soms moeizaam. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten voor een belangrijk deel nog worden geprogrammeerd, maar de samenwerking met ProRail verloopt goed. Aandachtspunt is de ontsnippering van onderliggende infrastructuur.

Flevoland

Knelpunten In Flevoland liggen 10 knelpunten, waarvan 3 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
FL1	Ecologische Verbinding Vaartplas	robuuste verbindingen
FL2	Ooievaarsplas/Lepelaarstocht (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
FL3	Nuldemaauw	robuuste verbindingen
FL4	Almere Poort	wegen/spoor
FL5	Lage Vaart	wegen
FL6	Visvijverbos	wegen/spoor (Hanzelijn)

Twynstra Gudde

FL7	Ketelbrug	wegen
FL8	Ramspol	wegen
FL9	Kuindervaart	wegen
FL10	Kuinderbos	wegen

Programmering Van de 10 knelpunten is er 1 knelpunt deels opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn 3 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	10	8	0	3	2
Opgelost		1			
Deels opgelost	1				
Geprogrammeerd	3	5			

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Flevoland geen Provinciaal Platform actief (meer) is. Binnen de provincie is er geen capaciteit vrijgemaakt voor het initiëren van de afstemming in een Provinciaal Platform.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Flevoland geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. De knelpunten in de provinciale infrastructuur worden indien nodig opgelost, zo blijkt uit enkele voorbeelden. Daar is bestuurlijk draagvlak voor.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO onvoldoende loopt in Flevoland. Minder dan eenderde van het aantal knelpunten is opgelost of geprogrammeerd. Ontsnippering valt binnen de provincie tussen de verschillende beleidsterreinen in, er is bestuurlijk geen aandacht voor de uitvoering van het MJPO en ook is er ambtelijk geen capaciteit vrijgemaakt (de geïnterviewde persoon is naar eigen zeggen aanspreekpunt “bij gebrek aan anderen”). De provincie pakt de regierol niet actief op; er is geen afstemming van een gezamenlijke aanpak. Wel heeft de provincie voor de realisatie van de robuuste verbindingen een aparte projectorganisatie (Oostvaarderswold) opgezet. RWS IJsselmeergebied pakt zijn verantwoordelijkheid actief op. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten nog worden geprogrammeerd.

Friesland

Knelpunten In Friesland liggen 14 knelpunten, waarvan 2 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
FR1	Koningsdiep	wegen
FR2	Bokkumermeer/Grou	robuuste verbindingen
FR3	Fammensrakken	robuuste verbindingen
FR4	Lindevallei (<i>opgelost</i>)	spoor

Twynstra Gudde

FR5	Fonejachtbrug	robuuste verbindingen
FR6	Tjonger (<i>opgelost</i>)	wegen/spoor
FR7	Kuikhorne	spoor
FR8	Groote Wielen	robuuste verbindingen
FR9	Langdeel	wegen
FR10	De Scheiding (<i>opgelost</i>)	wegen
FR11	Nieuwe Pomsloot (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
FR12	Tjeukemeer (<i>opgelost</i>)	robuuste verbindingen
FR13	Oudegaasterbrekken	spoor
FR14	Piekemeer	spoor

Programmering Van de 14 knelpunten zijn er 4 knelpunten (29%) opgelost – waarvan 1 gefinancierd en 1 deels gefinancierd uit BROM-middelen – en is 1 knelpunt deels opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn 5 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	14	5	0	6	5
Opgelost	4	3		2	1
Deels opgelost	1				
Geprogrammeerd	5	1		1	3

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Friesland (sinds kort) een Provinciaal Platform actief is, dat regelmatig bij elkaar komt. Het Provinciaal Platform wordt door de betrokken partijen als positief ervaren.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Friesland sinds oktober 2006 een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur heeft. De ontsnippering van provinciale infrastructuur is onderdeel van de notitie Ecologische Verbindingszones in Fryslân die met algemene stemmen is aangenomen.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO, na een terughoudende start, ruim voldoende loopt in Friesland. Meer dan een kwart van het aantal knelpunten is opgelost of deels opgelost. Binnen de provincie is er bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van het MJPO. De provincie pakt de regierol niet actief op voor knelpunten die geen onderdeel zijn van de robuuste verbindingen. DLG heeft een actieve rol. RWS Noord-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid afwachting op. De samenwerking met ProRail verloopt goed.

Gelderland

Knelpunten In Gelderland liggen 19 knelpunten, waarvan 3 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Twynstra Gudde

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
GE1	Midden-Veluwe	wegen/spoor
GE2	Zuidwest Veluwezoom	robuuste verbindingen
GE3	Kabeljauw	wegen
GE4	Hattense Poort	robuuste verbindingen
GE5	Hierdense Poort (<i>deels opgelost</i>)	robuuste verbindingen
GE6	Beekbergse Poort	robuuste verbindingen
GE7	Haviker Poort	robuuste verbindingen
GE8	Hoevelaken	robuuste verbindingen
GE9	Lochem	water/spoor
GE10	Wehl (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
GE11	Doetinchem	wegen
GE12	Harreveld	wegen
GE13	Lievelde	robuuste verbindingen
GE14	Groenlose Slinge	wegen
GE15	Eibergen	wegen
GE16	Nijmegen	wegen
GE17	Wijchen	wegen
GE18	Tiel	wegen
GE19	Beesd (<i>deels opgelost</i>)	wegen

Programmering Van de 19 knelpunten zijn er 3 knelpunten deels opgelost. Verder zijn 12 knelpunten geprogrammeerd, waarvan 2 knelpunten die al deels zijn opgelost.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	19	11	1	3	7
Opgelost			1		
Deels opgelost	3	1			1
Geprogrammeerd	12	7			5

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Gelderland een breed samengesteld Provinciaal Platform actief is (al actief voor het MJPO), dat één keer per jaar bij elkaar komt. De kerngroep komt vaker per jaar bij elkaar.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Gelderland een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale (en gemeentelijke) infrastructuur heeft. De prioriteit ligt bij de Veluwe.

Twynstra Gudde

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO goed loopt in Gelderland. Gelderland is één van de provincies waar absoluut de meeste knelpunten zijn opgelost of geprogrammeerd. Binnen de provincie is er bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van het MJPO. De provincie pakt de regierol actief op (RWS Oost-Nederland voert de regie over de daadwerkelijke realisatie). RWS Oost-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid bijzonder actief op, daar prijst Gelderland zich gelukkig mee. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten nog worden geprogrammeerd, maar de samenwerking met ProRail verloopt goed. De gezamenlijke aanbesteding van negen ecoducten is een best practice, waarvan kan worden geleerd. Aandachtspunt zijn de knelpunten die niet op de Veluwe liggen.

Groningen

Knelpunten In Groningen liggen 13 knelpunten, waarvan 1 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
GR1	Oude Diep (<i>opgelost</i>)	wegen
GR2	Miensecheer (<i>deels opgelost</i>)	wegen/water
GR3	Peizerdiep	robuste verbindingen
GR4	Drentsche Aa	robuste verbindingen
GR5	Meerstad	robuste verbindingen
GR6	Blauwe stad en Klein Ulsda	robuste verbindingen
GR7	Nieuwe Schans	robuste verbindingen
GR8	Duurswold (<i>opgelost</i>)	robuste verbindingen
GR9	Holwierde (<i>deels opgelost</i>)	wegen
GR10	Sauwerd	spoor
GR11	Koningslaagte	spoor
GR12	Zuidhorn	spoor
GR13	Niezijlsterdiep	spoor

Programmering Van de 13 knelpunten zijn er 2 knelpunten (15%) opgelost – waarvan 1 gefinancierd uit BROM-middelen – en zijn 2 knelpunten deels opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn 4 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	13	3	1	4	6
Opgelost	2	2			1
Deels opgelost	2	1			
Geprogrammeerd	4				4

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Groningen een Provinciaal Platform is, dat echter weinig actief is. Afstemming vindt per knelpunt plaats.

Twynstra Gudde

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Groningen nog geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Mogelijk wordt de ontsnippering van provinciale infrastructuur opgenomen in het omgevingsplan, om zo ook de financiering ervan te regelen.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO voldoende loopt in Groningen. Meer dan een kwart van het aantal knelpunten is opgelost of deels opgelost. Binnen de provincie lijkt er alleen bestuurlijk draagvlak te zijn voor het onderdeel robuuste verbindingen. De provincie pakt de regierol dan ook niet actief op voor de knelpunten die geen onderdeel zijn van de robuuste verbindingen; wel vindt afstemming per knelpunt plaats. RWS Noord-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid afwachtend op. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten nog worden geprogrammeerd.

Limburg

Knelpunten In Limburg liggen 25 knelpunten, waarvan 17 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
LI1	Mook	wegen/water/spoor
LI2	Gennep	robuuste verbindingen
LI3	Venray	wegen/spoor
LI4	Venlo	robuuste verbindingen
LI5	Zaarderheike	wegen/spoor
LI6	Mariapeel	spoor
LI7	Bultenbroek	wegen
LI8	Jammerdaalse heide	robuuste verbindingen
LI9	Aalsbeek	wegen/spoor
LI10	Schellekensbeek	wegen/spoor
LI11	Neerbeek	wegen
LI12	Leudal	wegen/spoor
LI13	Middenloop Tungelroysche Beek	wegen/water/spoor
LI14	Weerter- en Budelerbergen	wegen/water/spoor
LI15	Uffelsche beek	wegen/water
LI16	Wessem	wegen
LI17	Susteren/Echt	wegen/water/spoor
LI18	Het IJzerenbosch	wegen/water/spoor
LI19	Nagelbeek	wegen/spoor
LI20	Heerlen (Terworm)	wegen/spoor
LI21	Beneden-Geuldal	wegen/water/spoor
LI22	Klimmen	wegen/spoor
LI23	Rijckholt	wegen/spoor
LI24	Eijsden	wegen/spoor
LI25	Grathem	wegen

Twynstra Gudde

Programmering Van de 25 knelpunten is nog geen knelpunt (deels) opgelost. Er zijn 10 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	25	21	7	17	3
Opgelost					
Deels opgelost					
Geprogrammeerd	10	10	7	8	3

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Limburg een Provinciaal Platform actief is, dat ongeveer één keer per jaar bij elkaar komt.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Limburg nog geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Kleine knelpunten in de provinciale infrastructuur worden door de provincie zoveel mogelijk in het reguliere beheer en onderhoud opgelost. Sinds mei 2008 heeft de provincie in een principe afspraak vastgelegd dat er meer aandacht komt voor ontsnippering (coördinator ontsnippering, programma en budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur).

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO nog matig loopt in Limburg, maar er is een principe afspraak dat er meer aandacht komt voor ontsnippering. De verwachting is daarom dat de uitvoering van het MJPO voldoende zal gaan lopen in Limburg. Limburg is één van de provincies waar nog geen knelpunten zijn opgelost en waar absoluut de meeste knelpunten nog niet zijn geprogrammeerd. Binnen de provincie is er bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van het MJPO, maar ambtelijk is de capaciteit (nog) beperkt. De provincie trekt voor het oppakken van de regierol samen met RWS Limburg op. RWS Limburg pakt zijn verantwoordelijkheid actief op. De samenwerking met ProRail verloopt moeizaam.

Noord-Brabant

Knelpunten In Noord-Brabant liggen 30 knelpunten, waarvan 7 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
NB1	De Mortelen (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
NB2	Oisterwijk	robuste verbindingen
NB3	Kampina	wegen/spoor
NB4	Beekdal Beerze	robuste verbindingen
NB5	Beekdal van de Reusel	wegen
NB6	Kerkeindse heide (<i>deels opgelost</i>)	wegen/water
NB7	Groote heide (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
NB8	Weerter- en Budelerbergen	wegen/sater/spoor

Twynstra Gudde

NB9	Leenderbos – De Kempen (<i>deels opgelost</i>)	wegen
NB10	De Kempen	robuuste verbindingen
NB11	Kalmthout-Markiezaat (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
NB12	Landgoed Zoomland (<i>opgelost</i>)	wegen
NB13	Vlijmen (<i>deels opgelost</i>)	wegen
NB14	Capelle/Langstraat (<i>deels opgelost</i>)	wegen
NB15	De Baronie (<i>deels opgelost</i>)	wegen
NB16	Langeweg (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
NB17	Zevenbergen	spoor
NB18	Werkendam, Kreken A27 (<i>opgelost</i>)	wegen
NB19	Oss (<i>opgelost</i>)	wegen
NB20	Steenbergen (Polder Oudland)	wegen
NB21	Wouw (<i>opgelost</i>)	wegen
NB22	Bosschenhoofd (Kibbelvaart) (<i>opgelost</i>)	wegen
NB23	Boswachterij Dorst (<i>deels opgelost</i>)	wegen
NB24	Hertogswetering	wegen
NB25	Molenschot, Prinsbos	wegen
NB26	Diezemonding	wegen
NB27	Benedenloop Dommel-Essche Stroom/Beerze	robuuste verbindingen
NB28	Bovenloop van de Dommel	wegen
NB29	Bovenloop van de Aa (<i>opgelost</i>)	wegen
LI30	De Peel (<i>opgelost</i>)	wegen

Programmering

Van de 30 knelpunten zijn er 7 knelpunten (23%) opgelost – waarvan 6 gefinancierd uit BROM-middelen – en zijn er 10 knelpunten deels opgelost – waarvan 8 gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn er 15 knelpunten geprogrammeerd, waarvan 8 knelpunten die al deels zijn opgelost.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste Verbindingen
Knelpunten	30	25	2	7	4
Opgelost	7	8	1		
Deels opgelost	10	8			
Geprogrammeerd	15	13		1	4

Provinciaal Platform

Uit de interviews blijkt dat in Noord-Brabant een Provinciaal Platform actief is, dat regelmatig bij elkaar komt. Het Provinciaal Platform wordt door de betrokken partijen als positief ervaren.

Onderliggende infrastructuur

Uit de interviews blijkt dat Noord-Brabant (al sinds 1998) een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Kleine knelpunten in de provinciale infrastructuur zijn opgelost, de overgebleven vier grote knelpunten zijn in uitvoering (drie ecoducten en een grote onderdoorgang). Voor de gemeenten is jaarlijks subsidie beschikbaar.

Twynstra Gudde

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO goed loopt in Noord-Brabant. Brabant is één van de provincies waar absoluut de meeste knelpunten zijn opgelost, relatief is meer dan de helft van het aantal knelpunten opgelost of deels opgelost. Brabant is ook één van de provincies waar absoluut de meeste knelpunten zijn opgelost of geprogrammeerd, relatief is meer dan tweederde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd. Hoewel het binnen de provincie soms moeilijk is om bestuurlijk de aandacht vast te houden voor de uitvoering van het MJPO, ambtelijk de capaciteit beperkt is en de mogelijkheden om regie te voeren beperkt zijn, pakt de provincie haar regierol actief op. RWS Noord-Brabant pakt zijn verantwoordelijkheid actief op. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten voor een belangrijk deel nog worden geprogrammeerd, maar de samenwerking met ProRail verloopt goed.

Noord-Holland

Knelpunten In Noord-Brabant liggen 15 knelpunten, waarvan 2 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
NH1	Bosberg	wegen/spoor
NH2	Weesp-Naarden (A1)	robuste verbindingen
NH3	Ecoduct A1 Laren	wegen
NH4	Zaandam Kust tot kust	robuste verbindingen
NH5	Oudekerk aan de Amstel	wegen
NH6	Robbenoordbosch	wegen
NH7	Middenmeer	wegen
NH8	Zwanewater-Boomerwaal	wegen
NH9	Purmerend Noord	wegen
NH10	Westzaan	wegen
NH11	Halfweg	wegen
NH12	Zandvoort	wegen/spoor
NH13	Huizen	wegen
NH14	Velzen	wegen
NH15	Diemen	water

Programmering Van de 15 knelpunten is nog geen knelpunt (deels) opgelost. Er zijn 9 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	15	12	1	2	2
Opgelost					
Deels opgelost					
Geprogrammeerd	9	7		1	2

Twynstra Gudde

Provinciaal Platform	Uit de interviews blijkt dat in Noord-Holland geen Provinciaal Platform (meer) actief is. Afstemming vindt ad hoc per knelpunt plaats en in de ILG-commissie.
Onderliggende infrastructuur	Uit de interviews blijkt dat Noord-Holland een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur heeft. Het budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur die onderdeel is van de robuuste verbindingen is echter onvoldoende.
Onze indruk	Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO matig loopt in Noord-Holland. Noord-Holland is één van de provincies waar nog geen knelpunten zijn opgelost. Binnen de provincie lijkt er alleen bestuurlijk draagvlak te zijn voor het onderdeel robuuste verbindingen. De provincie pakt haar regierol dan ook niet actief op voor de knelpunten die geen onderdeel zijn van de robuuste verbindingen. RWS Noord-Holland pakt zijn verantwoordelijkheid op, maar binnen RWS Noord-Holland is weinig aandacht voor de uitvoering van het MJPO. De samenwerking met ProRail verloopt goed.

Overijssel

Knelpunten	In Overijssel liggen 15 knelpunten, waarvan 8 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.
------------	--

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
OV1	Ommen	wegen
OV2	Nijverdal	wegen/spoor
OV3	Meppelerdiep	wegen/water/spoor
OV4	Rijssen/De Borkeld	wegen/spoor
OV5	Windesheim/Laag Zuthem	robuuste verbindingen
OV6	Boekelerhoek	wegen/water/spoor
OV7	Heino	wegen/spoor
OV8	Steenwijk	robuuste verbindingen
OV9	Kampen	wegen/spoor
OV10	Berkum	wegen
OV11	Bathmen	wegen/spoor
OV12	Borne/Azelo (De Doorbraak)	wegen/water/spoor
OV13	Delden/Hengelo	robuuste verbindingen
OV14	Oldenzaal	spoor
OV15	Haaksbergen	wegen

Programmering	Van de 15 knelpunten is nog geen knelpunt (deels) opgelost ¹⁾ . Er zijn 7 knelpunten geprogrammeerd.
---------------	---

¹⁾ In de eerste helft van 2008 is één knelpunt deels opgelost; op 2 juni heeft de staatssecretaris van V&W de ecopassage de doorbraak geopend.

Twynstra Gudde

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	15	11	3	9	3
Opgelost		1			
Deels opgelost					
Geprogrammeerd	7	7	3	4	3

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Overijssel een breed samengesteld Provinciaal Platform actief is (al actief voor het MJPO), dat één keer per jaar bij elkaar komt. RWS Oost-Nederland is voorzitter. De kerngroep komt vaker per jaar bij elkaar.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Overijssel een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale infrastructuur heeft, maar dat het budget onvoldoende is (voor grote knelpunten). De knelpunten in de provinciale infrastructuur worden door de provincie zoveel mogelijk in het reguliere beheer en onderhoud opgelost.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO voldoende loopt in Overijssel, hoewel Overijssel één van de provincies is waar nog geen knelpunten zijn opgelost (per 31 december 2007). Binnen de provincie is het soms moeilijk om bestuurlijk draagvlak te verkrijgen voor de uitvoering van het MJPO, al gaat dit werkende weg steeds beter; bestuurlijk draagvlak is er vooral per knelpunt. De provincie trekt voor het oppakken van de regierol samen met RWS Oost-Nederland op (waar het gaat om rijksinfrastructuur). RWS Oost-Nederland pakt zijn verantwoordelijkheid bijzonder actief op en is ook voorzitter van het Provinciaal Platform. De samenwerking met ProRail verloopt goed.

Utrecht

Knelpunten In Utrecht liggen 19 knelpunten, waarvan 8 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
UT1	Doom	wegen/spoor
UT2	Leusden (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
UT3	Huis ter Heide	wegen/spoor
UT4	Den Dolder	spoor
UT5	Maarsbergen	wegen/spoor
UT6	Odijk	wegen/spoor
UT7	Emminkhuizen	wegen/spoor
UT8	Overberg	wegen/spoor
UT9	Baarn	wegen
UT10	Huizen (<i>opgelost</i>)	wegen
UT11	Harmelen	wegen
UT12	Abcoude	robuste verbindingen

Twynstra Gudde

UT13	Loenersloot	robuuste verbindingen
UT14	Breukelen	wegen/water/spoor
UT15	Linschoten (<i>opgelost</i>)	wegen
UT16	Nigtevecht Amsterdam-Rijnkanaal	robuuste verbindingen
UT17	Schalkwijk Amsterdam-Rijnkanaal	water
UT18	Nieuwersluis Amsterdam-Rijnkanaal	robuuste verbindingen
UT19	Vianen	wegen

Programmering Van de 19 knelpunten zijn er 2 knelpunten (11%) opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen – en is er 1 knelpunt deels opgelost. Verder zijn er 3 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	19	13	2	9	4
Opgelost	2	3			
Deels opgelost	1				
Geprogrammeerd	3	2		5	1

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Utrecht een breed samengesteld Provinciaal Platform actief is, dat twee keer per jaar bij elkaar komt.

Onderliggende infrastructuur Uit de interviews blijkt dat Utrecht een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Het MJPO heeft daaraan mede een impuls gegeven. Zeven grote en twee middelgrote knelpunten in de provinciale infrastructuur zijn in uitvoering, een aantal andere knelpunten is in voorbereiding. Voor gemeenten is 50% subsidie beschikbaar, maar de ervaring leert dat dit niet voldoende is voor een structurele aanpak van de ontsnippering van gemeentelijke infrastructuur.

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO ruim voldoende loopt in Utrecht, hoewel Utrecht één van de provincies is waar absoluut de meeste knelpunten nog niet zijn opgelost of geprogrammeerd, relatief is minder dan eenderde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd. Binnen de provincie is er bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van het MJPO. De provincie pakt de regierol actief op (in de praktijk via de gebiedsprogramma's). RWS Utrecht pakt zijn verantwoordelijkheid actief op. De samenwerking met ProRail verloopt goed. Aandachtspunt is het aantal knelpunten dat nog geprogrammeerd moet worden.

Zeeland

Knelpunten In Zeeland liggen 16 knelpunten, waarvan 1 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Twynstra Gudde

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
ZE1	Hoogh Plaatweg	wegen
ZE2	Schelphoek	wegen
ZE3	Prunje	wegen
ZE4	Veerse dam	wegen
ZE5	Vinkenissekreek	wegen/spoor
ZE6	Schelde-Rijn verbinding (<i>opgelost</i>)	robuuste verbindingen
ZE7	Sluis/Waterhoek (<i>opgelost</i>)	wegen
ZE8	Draaibrug (<i>opgelost</i>)	wegen
ZE9	De Lieter (<i>opgelost</i>)	robuuste verbindingen
ZE10	Molenkreek	wegen
ZE11	Braakman	wegen
ZE12	Kanaal van Gent naar Terneuzen	robuuste verbindingen
ZE13	Otheenske kreek	wegen
ZE14	Hulst (<i>opgelost</i>)	wegen
ZE15	Derde brug Zaamslag (<i>opgelost</i>)	wegen
ZE16	Molenkreek/Schoondijke	wegen

Programmering

Van de 16 knelpunten zijn er 6 knelpunten (38%) opgelost – waarvan 2 gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn er 8 knelpunten geprogrammeerd.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	16	13	0	1	3
Opgelost	6	4			2
Deels opgelost					
Geprogrammeerd	8	9			

Provinciaal Platform

Uit de interviews blijkt dat in Zeeland een breed samengesteld Provinciaal Platform actief is, dat één tot twee keer per jaar bij elkaar komt.

Onderliggende infrastructuur

Uit de interviews blijkt dat Zeeland geen apart programma of budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. De knelpunten in de provinciale infrastructuur worden indien nodig opgelost, zoveel mogelijk in het reguliere beheer en onderhoud. Er is daarbij aandacht voor de kosteneffectiviteit van maatregelen.

Twynstra Gudde

Onze indruk Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO ruim voldoende loopt in Zeeland. Meer dan een kwart van het aantal knelpunten is opgelost of deels opgelost. Zeeland is één van de provincies waar absoluut de meeste knelpunten zijn opgelost of geprogrammeerd, relatief is meer dan tweederde van het aantal knelpunten opgelost of geprogrammeerd. Binnen de provincie is soms moeilijk om bestuurlijk draagvlak te verkrijgen voor de uitvoering van het MJPO. De provincie trekt voor het oppakken van de regierol samen met RWS Zeeland op. RWS Zeeland pakt zijn verantwoordelijkheid actief op.

Zuid-Holland

Knelpunten In Zuid-Holland liggen 15 knelpunten, waarvan 8 samengesteld van meerdere rijksinfrastructuur.

Nummer	Knelpunt	Onderdeel
ZH1	Midden-Delfland	wegen/spoor
ZH2	Wiericke	robuuste verbindingen
ZH3	Gouda-West	wegen/spoor
ZH4	Avelingen	robuuste verbindingen
ZH5	Duivenoordse- en Veenzijdse polder	wegen/spoor
ZH6	Haringvlietdam	wegen
ZH7	Ventjagersplaat (<i>opgelost</i>)	wegen
ZH8	Moerdijk	robuuste verbindingen
ZH9	Rotte	wegen/spoor
ZH10	Binnenpolder (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
ZH11	Hoogmade (<i>deels opgelost</i>)	wegen/spoor
ZH12	Voorhout	wegen/spoor
ZH13	Roeleveen	wegen/spoor
ZH14	Alkeet-Buitenpolder	wegen
ZH15	Hoeksche Waard (<i>opgelost</i>)	wegen

Programmering Van de 15 knelpunten zijn er 2 knelpunten (13%) opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen – en zijn er 2 knelpunten deels opgelost – gefinancierd uit BROM-middelen. Verder zijn er 4 knelpunten geprogrammeerd, waarvan 1 knelpunt dat al deels is opgelost.

	<i>Totaal</i>	Wegen	Water	Spoor	Robuuste verbindingen
Knelpunten	15	12	0	8	3
Opgelost	2	4			
Deels opgelost	2				
Geprogrammeerd	4	3		1	2

Provinciaal Platform Uit de interviews blijkt dat in Zuid-Holland een Provinciaal Platform (weer) actief is, dat één tot twee keer per jaar bij elkaar komt.

Twynstra Gudde

Onderliggende infrastructuur	Uit de interviews blijkt dat Zuid-Holland een apart programma en budget voor de ontsnippering van provinciale en gemeentelijke infrastructuur heeft. Er is 50% subsidie beschikbaar.
Onze indruk	Wij hebben de indruk dat de uitvoering van het MJPO matig loopt in Zuid-Holland. Binnen de provincie is het moeilijk om bestuurlijk draagvlak te verkrijgen; ontsnippering heeft geen prioriteit. De provincie pakt haar regierol niet actief op. RWS Zuid-Holland pakt zijn verantwoordelijkheid actief op. De knelpunten voor het onderdeel spoor moeten voor een belangrijk deel nog worden geprogrammeerd, en de samenwerking met ProRail verloopt moeizaam; zo neemt ProRail niet deel in het Provinciaal Platform.