



Rekenkamercommissie

'WEGEN NA DE TRAVERSE'

Onderzoek budgetoverschrijdingen
verkeerstraverse Voorschoten



Wassenaar



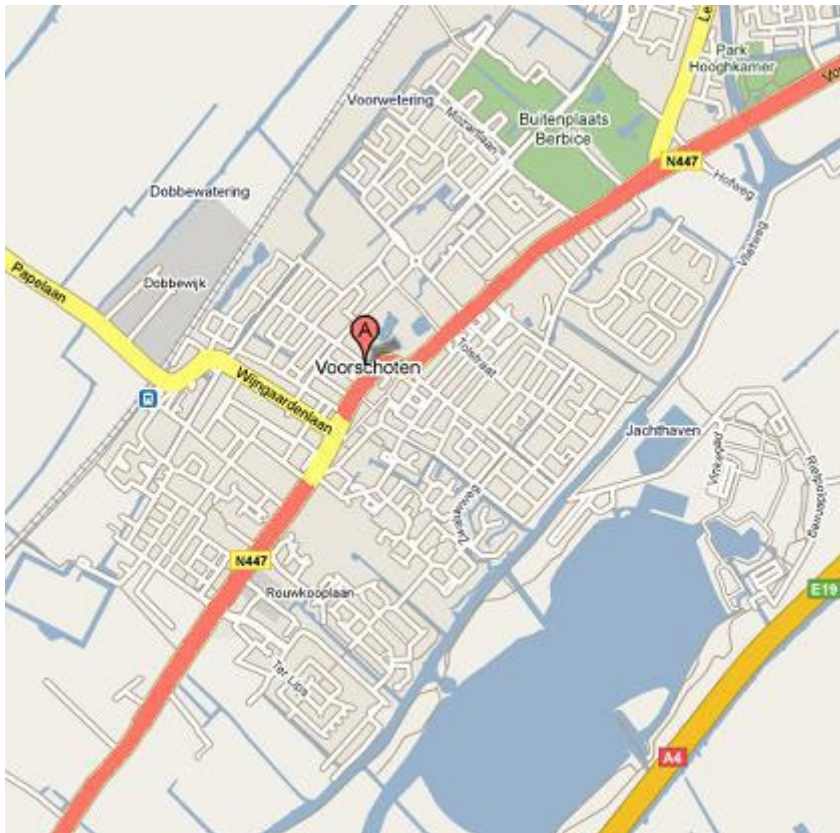
Voorschoten



Oegstgeest

Secretariaat: Postbus 393, 2250 AJ Voorschoten

☎ 06-18 54 43 05 : rekenkamercommissiewvo@voorschoten.nl



Wegen na de Traverse

DEEL 1 RAPPORT

ONDERZOEK BUDGETOVERSCHRIJDINGEN

VERKEERSTRAVERSE VOORSCHOTEN

AANBIEDINGSBRIEF

VAN DE

REKENKAMERCOMMISSIE

WASSENAAR, VOORSCHOTEN EN OEGSTGEEST

Wegen na de Traverse



Rekenkamercommissie

Aan de Raad van de gemeente Voorschoten

Voorschoten, 25 november 2009

Geachte leden,

Inleiding

Op 19 juni 2009 heeft het College van burgemeester en wethouders van Voorschoten de Raad geïnformeerd over een forse kostenoverschrijding van bijna € 1,1 miljoen bij het project de Verkeerstraverse Voorschoten, de vernieuwing van het doorgaande tracé door het hart van Voorschoten (*verder*: de Traverse). In reactie hierop heeft de Raad van de gemeente Voorschoten op 9 juli 2009 het besluit genomen om een raadsonderzoek in te stellen. Dit onderzoek omvat het proces van planvoorbereiding, besluitvorming, sturing en beheersing en uitvoering van de – momenteel nog niet voltooide - verkeerstraverse door Voorschoten. Met dit onderzoek wil de Raad in beeld brengen welke feiten uit het organisatorische, politiek-bestuurlijke en besluitvormingstechnische proces van belang zijn voor het vaststellen en beoordelen van de oorzaken van de overschrijding van het door de Raad beschikbaar gestelde budget. In het raadsonderzoek vraagt de Raad ook aandacht voor de rollen van de Raad, die van het College van burgemeester en wethouders (*verder*: het College), het ambtelijk apparaat en de externe betrokkenen.

De Raad heeft de Rekenkamercommissie verzocht om het onderzoek uit te voeren en tevens om aanbevelingen te doen over het verbeteren van het proces en de wijze van aansturing daarvan. Voor de begeleiding van het raadsonderzoek is een 'Begeleidingscommissie Onderzoek budgetoverschrijdingen verkeerstraverse Voorschoten' ingesteld. In deze commissie is elke fractie uit de Raad vertegenwoordigd. De Rekenkamercommissie heeft twee maal met de Begeleidingscommissie overlegd over de wijze van samenwerking en over de aanpak en opzet van het onderzoek. Verder heeft in het kader van het onderzoek een interview plaatsgevonden met de Begeleidingscommissie gericht op de informatievoorziening over de Traverse aan de Raad. De Rekenkamercommissie is bij haar onderzoek ondersteund door het bureau Integris BV te Overveen.

De Rekenkamercommissie biedt haar rapport aan met een week vertraging ten opzichte van de eerder met de Begeleidingscommissie overeengekomen datum. Deze extra week was noodzakelijk vanwege de vertragingen die tijdens het onderzoek zijn opgelopen door



Wassenaar



Voorschoten



Oegstgeest

Wegen na de Traverse

een grotere omvang dan verwacht van het te onderzoeken materiaal, incompleetheid van het materiaal, meer interviews en late beschikbaarheid en aanvankelijk matige kwaliteit van gespreksverslagen. Het rapport is op verzoek van de Raad in een relatief kort tijdsbestek van eind augustus tot begin november 2009 tot stand gekomen en draagt daarvan ook de kenmerken. De Rekenkamercommissie heeft niet de illusie met dit onderzoek een volledig en uitputtend inzicht in het hele proces van planvoorbereiding, besluitvorming, sturing en beheersing en uitvoering, alsmede de exacte oorzaken en omvang van de kostenoverschrijding van de Traverse te hebben gekregen. Bovendien maken uitspraken in interviews en opmerkingen uit het wederhoor naar aanleiding van het feitenrelaas, verschillen van inzicht tussen betrokkenen zichtbaar. Dit heeft eenduidige waarheidsvinding bemoeilijkt. Dit gegeven zou aanleiding kunnen zijn tot nader onderzoek. De Rekenkamercommissie kiest echter niet voor deze weg. In het spanningsveld tussen enerzijds tijdige oplevering binnen het gegeven budgettaire kader en anderzijds een mogelijke kwaliteitsverbetering door een diepgaander onderzoek, heeft de Rekenkamercommissie gekozen voor het eerste. Zij doet dit omdat zij van mening is voldoende materiaal in handen te hebben voor de bevindingen en aanbevelingen die wij in deze brief hebben verwoord. Zij meent de hoofdlijnen te pakken te hebben en verwacht niet dat nader onderzoek deze hoofdlijnen zal veranderen. Uiteraard staat het de Raad van Voorschoten vrij om, indien gewenst, op punten waar hij dat noodzakelijk acht, nader onderzoek uit te (laten) voeren. De Rekenkamercommissie meent, gegeven bovenstaande beperkingen, met dit rapport aan haar opdracht te hebben voldaan: het presenteren van de relevante feiten zodat de Raad zich een oordeel kan vormen over de oorzaken van de budgetoverschrijding, alsmede het doen van aanbevelingen over het verbeteren van het proces en de wijze van aansturing daarvan, waarbij de aanbevelingen een zo breed mogelijke toepassing kunnen hebben.

Het rapport valt in twee delen uiteen. Het eerste deel bevat deze aanbiedingsbrief met een aantal algemene bevindingen op hoofdlijnen van de onderzoeksresultaten, aanhakend bij de door uw Raad aangegeven aspecten. Daarnaast doen wij een aantal aanbevelingen. Het tweede deel vormt een gedetailleerde opsomming van de tijdens het onderzoek naar voren gekomen resultaten. Dit tweede deel van het rapport is opgesteld door de onderzoekers van het bureau Integis BV.

Het is uiteraard aan de Raad om aan de onderzoeksresultaten en onze bevindingen en aanbevelingen uw eigen politieke oordelen en conclusies te verbinden.

Bevindingen

Op grond van het rapport van onderzoeksbureau Integis B.V. komen wij tot de volgende bevindingen:

1. Onvoldoende zorgvuldige voorbereiding

De voorbereiding van de Traverse is onvoldoende zorgvuldig geweest. Ten tijde van de initiële besluitvorming in de Raad was sprake van een onvoldragen projectdefinitie en een te lage kostenraming. De tijdsdruk, voortkomende uit de al dan niet reële veronderstelling dat de subsidie van de Provincie Zuid-Holland kon worden misgelopen bij latere aanbesteding, heeft een adequate voorbereiding aanmerkelijk bemoeilijkt.

Wegen na de Traverse

Aanbesteding op basis van een voorlopig ontwerp, volgens de methode van een open postenbestek is financieel riskant gebleken. Dit risico is onvoldoende onderkend.

2. Onvoldoende sturing en beheersing tijdens de uitvoering

Een groot project als de Traverse vereist een projectorganisatie waarin de verschillende actoren vanuit hun verschillende verantwoordelijkheden en bevoegdheden hun rol moeten kunnen spelen zodat sprake is van 'checks and balances'. Op papier leek dit goed geregeld. Uit het feitenrelaas komt echter sterk het beeld naar voren dat de sturing en beheersing bepaald werd door de externe projectleider en de verantwoordelijke wethouder. Door deze werkwijze zijn de 'checks and balances' die noodzakelijk zijn voor een adequate sturing en beheersing bij de Traverse onvoldoende gewaarborgd.

3. Controlerende functie Raad onvoldoende mogelijk gemaakt

De informatievoorziening aan de Raad over met name de kosten van de Traverse vertoont gebreken. Dit geldt zowel voor de momenten van besluitvorming als voor de periode waarin de Traverse wordt uitgevoerd. Over het geheel genomen is de controlerende functie van de Raad onvoldoende tot zijn recht gekomen.

Aanbevelingen

De Rekenkamercommissie vindt het van belang dat de gemeente Voorschoten lessen trekt uit de bevindingen die voortvloeien uit het feitenrelaas ten aanzien van de gang van zaken bij de Traverse. Daartoe hebben wij enkele aanbevelingen opgesteld die breed toepasbaar zijn en gericht zijn op alle betrokken actoren in de gemeente. Opvolging hiervan leidt tot een beter samenspel en 'checks and balances' bij de voorbereiding en de uitvoering van grote projecten. Ook komen de verschillende rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente op deze manier beter tot hun recht. Voor de gemeente als geheel geldt dat het adequaat inrichten van de sturing- en beheersingsinstrumenten, van de planning en controlcyclus en van de verhouding opdrachtgever-opdrachtnemerschap noodzakelijk is voor de verbetering van het politiek-bestuurlijk proces en het samenspel met het ambtelijk apparaat.

Het lijkt ons goed als de Raad zich over deze aanbevelingen expliciet uitspreekt. Om de opvolging van deze aanbevelingen vorm te geven en te controleren zijn concrete afspraken wenselijk over moment en aard van rapportage hierover van het College aan de Raad.

Voor de Raad

Maak bij de kaderstelling (wanneer u als Raad besluit over de start van een nieuw project), duidelijke en op maat gerichte afspraken over de informatie die u wenst voor de controlerende rol. Maak daarbij onderscheid tussen bedrijfsvoering, doelen en effecten die u wilt bereiken. Het is van groot belang per project afspraken op maat hierover te maken. Een voorbeeld van een dergelijke afspraak, ontleend aan een rapport over grote projecten van de Rekenkamercommissie van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Wegen na de Traverse

Voor de burgemeester

De burgemeester heeft een goede positie om leiding te geven aan processen van onder andere kwaliteitsbewaking. Bij uitstek kan de burgemeester verbindingen leggen tussen samenleving, Raad, College en ambtelijke organisatie. Samen met de griffier en de secretaris kan hij de kwaliteit van de procesvoering ondersteunen met aandacht voor timing en voorbereiding van raadsvoorstellen, alsmede de wijze waarop de raadsvoorstellen zijn ingericht en voldoen aan de met de Raad gemaakte afspraken. De burgemeester dient deze verantwoordelijkheid actief ter hand te nemen, in het bijzonder bij grote en risicovolle projecten.

Voor het College

Verbeter de regie op de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke processen. Dit betreft zowel het inhoudelijke aspect, als ook de kwestie van de aard en timing van de informatie die het College aan de Raad beschikbaar stelt. Blijf een collegiale verantwoordelijkheid voelen ook voor projecten die aan individuele portefeuillehouders zijn toegewezen.

Voor de griffier, gemeentesecretaris, management en ambtelijke organisatie

Een belangrijke rol voor de ondersteuning van de Raad en het College in het politiek-bestuurlijk proces is weggelegd voor de ambtelijke organisatie als geheel en de genoemde actoren in het bijzonder. Bewaak de 'checks and balances' binnen de ambtelijke organisatie, zorg voor voldoende interne kracht ten opzichte van externe opdrachtgevers en voor kwalitatief hoogwaardige advisering op inhoud en procesgang van de stukken die ten grondslag liggen aan politiek-bestuurlijke besluitvorming, sturing en controle.

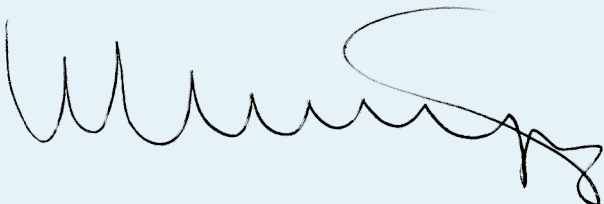
Tot slot

De rekenkamercommissie wil allen die betrokken zijn geweest bij het onderzoek hartelijk bedanken voor hun inbreng. Wij spreken de hoop uit dat dit onderzoek de gewenste bijdrage levert aan versterking van de kwaliteit van de gemeente Voorschoten.

Hoogachtend,

Rekenkamercommissie Wassenaar, Voorschoten en Oegstgeest

De voorzitter,



Dr. W. Kuiper

Wegen na de Traverse

Bijlage 1

VOORBEELD PROCEDUREREGELING GROTE PROJECTEN

Artikel 1. Aanwijzing groot project

1. De Raad kan – gehoord het College van burgemeester en wethouders - besluiten een activiteit aan te wijzen tot groot project, indien hij van mening is dat zijn kaderstellende en controlerende taak vereist dat meer toegesneden informatie noodzakelijk is.
2. Deze aanwijzing vindt plaats op grond van één of meer van de volgende overwegingen:
 - a. er is sprake van een niet routinematige, grootschalige en in de tijd begrensde activiteit;
 - b. het project is politiek zeer relevant;
 - c. er is sprake van aanmerkelijke risico's;
 - d. er zijn substantiële financiële gevolgen aan verbonden;
 - e. er is sprake van een in organisatorisch opzicht complex besturingsproces en uitvoeringsproces.

Artikel 2. Startdocument

1. Het College zendt binnen vier weken na een besluit ingevolge artikel 1, 1^e lid, van deze regeling aan de Raad een startdocument betreffende het project waarin tenminste de volgende elementen worden besproken:
 - a. de probleemanalyse die aan het project ten grondslag ligt;
 - b. de specifiek, meetbaar, realistisch en tijdgebonden geformuleerde doelstelling(en) van het project;
 - c. een weergave van de geldende beleidskaders en de beleidsruimte;
 - d. een schets van de diverse beleidsopties; de verwachte maatschappelijke of bestuurlijke consequenties van de opties; de financiële consequenties van de opties;
 - e. de motivering waarom wordt gekozen voor het voorgestelde project en waarom de opties zijn afgevoerd;
 - f. de rol van de gemeente bij dit project;
 - g. betrokkenheid van andere publieke of private partijen;
 - h. een globale kostenraming, de wijze van financiering, de inpassing van de exploitatielasten in de begroting;
 - i. een risicoanalyse en de maatregelen die zijn genomen om de risico's te beheersen;
 - j. de voorziene planning van de te nemen beslissingen en de rol van de Raad daarin;
 - k. de hoofdlijnen van de organisatie van het project alsmede de aansturing en de beheersing daarvan;
 - l. een communicatieparagraaf.
2. De Raad kan desgewenst aanvullende eisen stellen aan de te verstrekken informatie.

Wegen na de Traverse

Artikel 3. Voortgangsrapportages

In de tenminste eenmaal per halfjaar uit te brengen voortgangsrapportage is de door het College aan de Raad te verstrekken informatie – indien en voor zover van toepassing – gericht op:

- a. de voortgang en de resultaten van de doelstellingen ten opzichte van de startnotitie;
- b. de politieke keuzevraagstukken, mede gelet op wat er leeft in de samenleving, inclusief de rol van de gemeenteraad daarin;
- c. de eventuele wijzigingen in de reikwijdte van het project;
- d. de ontwikkeling van de planning van het project;
- e. de ontwikkeling van de financiën van het project (waaronder dreigende kostenoverschrijdingen en het opvangen daarvan);
- f. de ontwikkelingen met betrekking tot de aan het project verbonden risico's, zowel eerder genoemde als nieuwe risico's;
- g. de wijze waarop het project wordt aangestuurd en beheerst;
- h. de voorgenomen acties;
- i. alle door de Raad daarnaast gevraagde informatie;
- j. alle overige informatie betreffende het project waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van de Raad.

Artikel 4. Eindevaluatie

Het College zendt ter afronding van het project een evaluatienotitie aan de Raad. Daarin wordt tenminste aandacht besteed aan de volgende elementen:

- a. informatie over de vraag in welke mate de oorspronkelijke doelstellingen van het project zijn verwezenlijkt;
- b. informatie over de kosten van het project;
- c. informatie over de wijze waarop de risico's zijn onderkend en beheerst;
- d. informatie over de wijze waarop het project is aangestuurd en beheerst;
- e. informatie over de vraag hoe de samenwerking tussen College en Raad is verlopen en hoe de informatievoorziening heeft gefunctioneerd.

Artikel 5. Slotbepaling

Deze regeling wordt aangehaald als "Procedureregeling grote projecten gemeente".

Wegen na de Traverse

DEEL 2 RAPPORT
ONDERZOEK BUDGETOVERSCHRIJDINGEN
VERKEERSTRAVERSE VOORSCHOTEN

ONDERZOEKSRESULTATEN

OPGESTELD

DOOR

INTEGIS BV

Onderzoekers Integis BV

De heer mr. A (Ton) Diepeveen
De heer drs. P.C.M. (Paul) Koedijk
De heer B. Bruin RA

Inhoudsopgave

0	Samenvattende bevindingen	3
0.1	Algemeen.....	3
0.2	Het raadsbesluit van 5 oktober 2006 en het intrekken daarvan.....	3
0.3	De gekozen procesgang voorafgaand aan de gunning.....	5
0.4	Onvoldoende kritische houding van de raad	5
0.5	De sturing van het project.....	6
0.6	Geen duidelijke projectdefinitie	7
0.7	Het niet melden van kostenoverschrijdingen	7
0.8	Het informeren van de raad	7
1	Aanleiding van het onderzoek.....	9
1.2	Het doel van het onderzoek	9
2	Verrichte werkzaamheden.....	11
2.1	Dossier- en documentenstudie	11
2.2	De interviews	11
2.3	De wederhoorprocedure	11
3	De besluitvorming omtrent het project.....	12
3.1	Inleiding	12
3.2	De geschiedenis	12
3.2.1	De aanloop naar het raadsbesluit van 5 oktober 2006.....	12
3.2.2	Periode 5 oktober 2006 tot de aanbesteding in december 2007.....	17
3.2.3	Periode december 2007 tot en met 10 april 2008 (de gunning)	24
4	De sturing en beheersing van de uitvoering van het project.....	26
4.1	Inleiding	26
4.2	De projectorganisatie vanaf december 2006 tot 1 juli 2008.....	26
4.2.1	De betrokkenen: taken en verantwoordelijkheden.....	26
4.2.2	De gremia	27
4.2.3	De besluitvorming.....	27
4.3	De projectorganisatie vanaf 1 juli 2008	28

4.3.1	De projectleider.....	28
4.4	Feitelijke werking van de structuur	29
4.4.1	De Stuurgroep	29
4.4.2	Overige betrokkenen.....	29
4.5	De uitvoerende fase van het project	30
4.5.1	Sturing en beheersing van de uitvoering	30
4.5.2	De feitelijke sturing van het ambtelijk apparaat	32
4.5.3	De uiteindelijke kostenoverschrijding.....	33
4.5.3.1	De oorzaken van de overschrijding.....	34
4.5.3.2	De stand van zaken met betrekking tot de hoogte van de kostenoverschrijding	35
5	De actieve en passieve informatie aan de raad tijdens de uitvoering	36
5.1	Inleiding	36
5.2	De informatievoorziening aan de raad	36

Bijlagen:

1. Chronologie van de belangrijkste onderwerpen/gebeurtenissen
2. Overzicht van de kostenoverschrijding
3. Een overzicht van de geïnterviewden
4. De projectorganisatie: vanaf december 2006 tot 1 juli 2008 en vanaf 1 juli 2008

0 Samenvattende bevindingen

0.1 Algemeen

Alvorens meer puntsgewijs in te gaan op de conclusies van het onderzoek, willen wij eerst stil staan bij een paar opvallende zaken. De onderbouwing daarvan is opgenomen in Hoofdstuk 3 tot en met Hoofdstuk 5 van dit rapport.

Allereerst de tijdsdruk waaronder het project is voorbereid. Deze tijdsdruk is van negatieve invloed geweest op de kwaliteit van de werkzaamheden die in het kader van de voorbereiding dienden te worden uitgevoerd, waaronder als voorbeeld het bestek waarvoor uiteindelijk gekozen is. Verder is gebleken dat de mate van de kostenoverschrijding pas naar voren is gekomen op het moment dat het project in uitvoering was. Al snel bleek dat extra kosten dienden te worden gemaakt voor werken die niet dan wel onvoldoende in het raambestek met open kostenposten waren opgenomen. Het project kreeg daardoor te maken met allerlei tussentijdse wijzigingen, aan het licht komende onzorgvuldigheden en kostenverhogende factoren. Omdat het raambestek leidend was en de basis vormde voor de verschillende deelbestekken per fase waarbinnen de Traverse werd aangelegd, was het dus te laat om in te grijpen.

Verder hebben de ambtelijke organisatie en het college niet dan wel onvoldoende onderkend dat de door de provincie afgegeven subsidiebeschikkingen, oorzaak van de vermeende tijdsdruk, ruimte bood om daarvan gemotiveerd af te wijken. De in de beschikking opgenomen termijnen, waarbinnen het project diende te worden aanbesteed, konden worden verlengd indien dit op tijd en gemotiveerd door de gemeente zou zijn aangegeven. Door de inhoud van de beschikking niet aan de raad kenbaar te maken, heeft dat geleid tot onvolledige informatie van het college aan de raad. Twee momenten zijn daarbij als voorbeeld aan te wijzen namelijk de informatie voorafgaande aan de besluitvorming in de raad van 5 oktober 2006 en de informatie voorafgaande aan de bespreking in de raad van 26 april 2007. In beide voorbeelden werd de raad onder andere voorgehouden dat een besluit diende te worden genomen omdat anders de subsidie in gevaar zou komen. Aan de andere kant moet ook geconstateerd worden dat de raad op dat punt haar controlerende taak onvoldoende heeft opgepakt.

Bovendien is gebleken dat het raadsvoorstel van 5 oktober 2006 betrekking heeft op de aanleg van de Traverse van gemeentegrens tot gemeentegrens, terwijl het taakstellend budget van € 3.600.000 was gebaseerd op een aanzienlijk minder lange Traverse, namelijk twee in plaats van ruim drie kilometer. In § 3.2 wordt daarop nader ingegaan.

0.2 Het raadsbesluit van 5 oktober 2006 en het intrekken daarvan.

Hoewel op 14 juni 2006 door het college opdracht wordt gegeven voor het opstellen van een nieuwe kostenraming, heeft de raad op 5 oktober 2006 een besluit genomen over de aanleg van de Traverse dat gebaseerd is op een globale raming van oktober 2005. Daarbij is het taakstellend budget voor de aanleg vastgesteld op € 3.600.000. Op de dag dat de raad dit besluit neemt bereikt wethouder Horlings informatie via één van zijn adviseurs dat uit de nieuwe conceptramingen blijkt dat het taakstellend budget niet toereikend is voor de aanleg van de Traverse. Vervolgens meldt de wethouder, dit vanwege voor hem moverende redenen, dit niet in de raad en evenmin besluit hij het voorstel aan te houden.

Bevinding 1: Op basis van het voorstel van het college neemt de raad op 5 oktober 2006 een belangrijk besluit, namelijk de aanleg van de Traverse. Dat besluit is de start van de verdere ontwikkeling van het project. Vanaf dat moment is het voor een meerderheid in de raad geen punt van discussie meer geweest de voorbereiding alsmede de uitvoering van het project te heroverwegen.

Bevinding 2: Wethouder Horlings was op 5 oktober 2006 reeds vóór de raadsvergadering op de hoogte van het feit dat het taakstellend budget van € 3.600.000 niet toereikend was. Hoewel de exacte mate van de overschrijding op dat moment niet bekend was en dat voor hem een belangrijke reden was om de raad op dat moment niet te informeren, heeft hij door de overschrijding niet te melden niet voldaan aan zijn actieve informatieplicht.

Kort daarna, waarbij niet bekend is op welke datum dit was, is de overschrijding aan de orde geweest in het college. Vervolgens blijkt uit het verslag van de vergadering van de Stuurgroep van 30 november 2006, dat onderdeel uitmaakte van de projectorganisatie en waarvan op dat moment wethouder Horlings voorzitter en wethouder Van Dunné agendalid was, dat een raadscommissie (vermoedelijk Wonen, Ruimte en Groen) inmiddels is geïnformeerd 'over het feit dat een overschrijding op het project te verwachten is.' Uit het verslag van de vergadering van de Stuurgroep blijkt echter 'dat er een flink tekort zal zijn'. Vervolgens wordt in december 2006 de tweede Bestuursrapportage (Berap) van dat jaar door het college aan de raad uitgebracht. Met betrekking tot de Traverse wordt daarin gemeld dat 'bij de verfijning van de berekeningen voor het totale project het noodzakelijk lijkt de ramingen naar boven bij te stellen'.

Tijdens de vergadering van de Stuurgroep op 16 januari 2007 blijkt dat de eerste kostenramingen uitkomen op € 8.200.000. Op 23 januari 2007 wordt tijdens de vergadering van het college een voorstel aangehouden. Bij het voorstel is een conceptbrief aan de raad gevoegd. Als toelichting op de brief schrijft een ingehuurd extern adviseur dat de kosten om het volledige plan te realiseren wellicht tot een factor twee hoger zijn dan eerder aangegeven. Tijdens die vergadering komen ook 'de gewijzigde plangrenzen' van de Traverse aan de orde die eveneens bijdragen aan de kostenstijging. Het duurt echter tot 15 maart 2007 voordat de raadscommissie Wonen, Ruimte en Groen door wethouder Horlings wordt geïnformeerd over de aangepaste plannen. Op een vraag wat de kosten zijn voor het oorspronkelijke plan dat door de raad is goedgekeurd, antwoordt Wethouder Horlings dat het college geconstateerd heeft dat de kosten voor het oorspronkelijke plan het bestaande budget zouden overschrijden: 'de hoogte van deze overschrijding is niet concreet aan te geven, maar wel duidelijk waarneembaar'.

Bevinding 3: Medio januari 2007 zijn de eerste kostenramingen voor de aanleg van de Traverse, hoewel nog niet exact, in eerste instantie bij wethouder Horlings maar vervolgens ook bij het college, bekend. Dit blijkt zowel uit de vergadering van de Stuurgroep (vermelding: € 8.200.000) alsmede uit de vergadering van het college op 23 januari 2007 (vermelding: 'tot een factor twee hoger').

Wij hebben niet kunnen vaststellen of door het college de raad actief door middel van een informatiebrief, of anderszins, is geïnformeerd over de verwachte kostenstijging. Ook worden de hogere kosten op 15 maart 2007 door wethouder Horlings in ieder geval niet in deze termen gemeld aan de raadscommissie Wonen, Ruimte en Groen. Hoewel hij melding maakt van het feit dat er sprake is van een overschrijding, laat hij na de mate daarvan te benoemen. Zowel het college als ook wethouder Horlings voldoen daarbij niet aan hun actieve informatieplicht.

0.3 De gekozen procesgang voorafgaand aan de gunning

Op het moment dat het besluit van de raad van 5 oktober 2006 op 26 april 2007 wordt ingetrokken, heeft de gemeente op datzelfde moment ook besloten een nieuwe opdracht te geven voor de uitwerking van de herinrichtingsplannen voor het tracé Leidseweg-Koningin Julianaweg-Veurseweg. Een Masterplan wordt in dat kader opgesteld. Hoewel na 5 oktober 2006 alsnog uitstel van de provincie was verkregen om het werk in plaats van voor 1 januari 2007 nu voor 1 januari 2008 aan te besteden, werd er daardoor opnieuw druk op het project gelegd door zonder meer aan te nemen dat het werk voor 1 januari 2008 diende te worden aanbesteed. Door opnieuw deze tijdsdruk er op te leggen is mede een afwijkend 'bouwproces' gevolgd.

Gebruikelijk is dat een bouwproces tot stand komt via de lijn van Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp en Bestek. Vervolgens vindt op basis daarvan de aanbesteding plaats. Vanwege de tijdsdruk heeft de gemeente Voorschoten echter gekozen voor een raambestek met open kostenposten. Dit is niet gebruikelijk omdat een dergelijk bestek in de regel voor onderhoudswerkzaamheden wordt gebruikt. Bovendien was het raambestek niet gebaseerd op een Definitief Ontwerp, maar op een Voorlopig Ontwerp.

Op het moment dat het raambestek met open kostenposten al in de aanbestedingsprocedure was gebracht, diende de bewonersinspraak nog plaats te vinden. Aanpassingen die daar het gevolg van zouden kunnen zijn waren dus niet verdisconteerd in het bestek dat het kader voor de aanbesteding vormde. Net voor het moment dat het werk aan de aannemer werd gegund, april 2008, bestonden er nog onduidelijkheden over de inhoud van het raambestek. Vervolgens is de gemeente, dit zonder medeweten van de externe deskundige die het bestek had opgesteld, overgegaan tot gunning.

Bevinding 4: Op het moment dat de aanbestedingsprocedure door de gemeente werd gestart, vond dit plaats op basis van een raambestek met open kostenposten dat gebaseerd was op een Voorlopig Ontwerp. Gelet op de tijdsdruk waarbinnen het bestek diende te worden afgerond is daardoor nagelaten posten in het bestek op te nemen die daarin wel hadden dienen te worden opgenomen en in een later stadium hebben geleid tot meerkosten. Verder is gebleken dat de ambtelijke organisatie destijds verzuimd heeft te melden dat naast het voordeel van het bestek, dit ook een financieel risico in zich had.

Bevinding 5: Hoewel de gemeente overgaat tot de gunning van het werk, was het beter geweest dit nog even aan te houden zodat een aantal zaken in het raambestek beter bekeken kon worden. Door de gunning niet aan te houden heeft de gemeente haar onderhandelingspositie ten opzichte van de aannemer ondergraven. De aannemer heeft in deze situatie op zakelijke wijze van onduidelijkheden en omissies in het bestek kunnen profiteren.

0.4 Onvoldoende kritische houding van de raad

Wij hebben vastgesteld dat een deel van de raad, met name de coalitiepartijen, onvoldoende kritisch was bij het beoordelen van de voorstellen die door het college aan de raad ter besluitvorming werden voorgelegd. De indruk is ontstaan dat bij reacties op een voorstel de herkomst van dat voorstel bepalender is geweest, dan een inhoudelijke beoordeling van het desbetreffende voorstel. Zoals uit het rapport blijkt worden de voorstellen van het college zonder slag of stoot door de coalitiepartijen in de raad aangenomen. Tijdens het interview met voormalig wethouder Horlings werd hem gevraagd waarom hij de overschrijding op 5 oktober 2006 niet had gemeld aan de raad.

Hij antwoordde daarop dat hij het als onbruikbare informatie beschouwde 'omdat het voorstel door de coalitie gesteund zou worden, maar niet door de oppositie'.

Bevinding 6: Door een onvoldoende kritische houding van de coalitiepartijen in de raad heeft de raad haar controlerende rol onvoldoende opgepakt. Mede hierdoor zijn voorstellen van het college aan de raad in meer of mindere mate kritiekloos door een meerderheid in de raad aangenomen. Door juist een meer kritische houding aan te nemen had wellicht meer en vollediger informatie de raad bereikt, waardoor een betere afweging plaats had kunnen vinden.

0.5 De sturing van het project

Uit het onderzoek is gebleken dat de ambtelijke organisatie er hard aan heeft gewerkt om het project tot een goed resultaat te brengen. Niettemin passen hierbij enkele opmerkingen.

Bij de totstandkoming van het project 'de Traverse' was een groot aantal, zowel interne als externe, partijen betrokken, waaronder drie afdelingen van de gemeente: Ruimtelijke Ontwikkeling, Ruimtelijk Beheer en Uitvoerend Bedrijf. Dit stelt zware eisen aan coördinatie en procesbeheersing. In het Plan van Aanpak van december 2006 waarin de projectorganisatie is beschreven, vormde het belangrijkste onderdeel de Stuurgroep. Die was verantwoordelijk voor de voortgangsbewaking en de voorbereiding van besluitvorming in college en raad. De Stuurgroep stond onder voorzitterschap van de verantwoordelijk portefeuillehouder, wethouder Horlings. De overige leden waren wethouder Van Dunné (met ingang van 31 mei 2007), de fungerend en voormalig projectleider van de Traverse en de hoofden van de betrokken afdelingen.

Hoewel de taken en verantwoordelijkheden nauwkeurig in het Plan van Aanpak waren beschreven en de structuur in 2008 op papier nog is aangepast, blijkt het in de praktijk toch anders te hebben gewerkt. Daarbij lag het merendeel van de verantwoordelijkheid bij de (parttime extern) projectleider, die rechtstreeks communiceerde met de verantwoordelijke portefeuillehouder. Meerdere zaken aangaande de Traverse zijn afgehandeld in een samenspraak tussen hen beiden, dit ondanks het gegeven dat de gemeente Voorschoten het principe van integraal management hanteert. Deze wijze van handelen is de extern projectleider niet aan te rekenen. Het management heeft het immers ook laten gebeuren. De oorzaak daarvan zou ook deels kunnen liggen aan de ambitie van de gemeente Voorschoten die, zoals een geïnterviewde het zei, 'te veel ballen in de lucht houdt', daarmee doelend op de vele projecten die op dat moment in Voorschoten door de gemeente worden uitgevoerd.

De inbreng van sommige gemeentelijke ambtenaren, die wel waren opgenomen in het hiervoor genoemde Plan van Aanpak, is (te) beperkt geweest. Anderzijds is door een aantal betrokkenen uitgesproken dat de gemeentelijke organisatie te licht was om de vereiste inhoudelijke inbreng te kunnen leveren. Dat is ook een reden geweest een extern projectleider aan te trekken. Ook is gebleken dat de concerncontroller in het geheel niet dan wel onvoldoende bij het project betrokken was en dat collegevoorstellen vanuit het ambtelijk apparaat niet in alle gevallen op een adequate wijze werden voorgelegd aan de gemeentesecretaris. Ook de rol van de gemeentesecretaris was daardoor te beperkt. Tot slot is uit het onderzoek naar voren gekomen dat de gemeente Voorschoten gebruik maakt van relatief veel inhuurkrachten. Sommige daarvan werken al meer dan vier jaar op die basis bij de gemeente.

Bevinding 7: Het blijkt dat de projectorganisatie in de feitelijke praktijk niet heeft gewerkt zoals in het Plan van Aanpak van december 2006 was uitgewerkt.

0.6 Geen duidelijke projectdefinitie

Er was geen sprake van een duidelijke projectdefinitie bij de Traverse. Oorspronkelijke plannen voor de aanleg van een drietal rotondes zijn uiteindelijk omgezet in een Plan van Aanpak voor de gehele traverse door Voorschoten van gemeentegrens tot gemeentegrens. Ten tijde van de eerste besluitvorming door de raad blijkt onduidelijk te zijn geweest dat de gepresenteerde kosten betrekking hadden op een korter tracé dan waar de raad meende van uit te kunnen gaan. Die verwarring bleek bij sommige betrokkenen nog steeds te bestaan op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd.

0.7 Het niet melden van kostenoverschrijdingen

Tijdens de uitvoering van het werk zijn er onder andere bouwvergaderingen gehouden waaraan de door de gemeente ingehuurd directievoerder deelnam. De directievoerder was de ogen en oren van de projectleider in het veld. Tijdens de bouwvergaderingen zijn vanaf de start van de werkzaamheden in augustus 2008, door de aannemer meer- en minderwerkstaten ter beschikking gesteld. Daaruit komt naar voren dat reeds op 10 november 2008 een post aan meerwerk was, ten laste van deelfase 1 van de Traverse, van afgerond € 419.000. Omdat de projectleider op dat moment nog uitging van een positief resultaat bij de uitvoering van deelfase 2 en 3 van het project, waardoor de post meerwerk kon worden weggewerkt, is aan die post meerwerk geen tot weinig aandacht besteed. Daar komt bij dat voordat er sprake was van overschrijdingen er volgens de projectleider in de Stuurgroep is besloten dat niet tussentijds de raad daarover zou worden geïnformeerd. De reden daarvan was dat overschrijdingen pas aan het eind van het totale werk zichtbaar worden.

Omdat het project in drie fasen was opgeknipt zou men na de eerste fase terugblikken op fase 1 en een prognose opstellen voor de rest van het project. Dit zou ook na de tweede fase en na afronding van het gehele project plaatsvinden. Op die momenten zou ook de raad geïnformeerd worden over de stand van zaken.

Bevinding 8: Op basis van het vorenstaande blijkt dat tijdens de aanleg van de Traverse verondersteld is dat de tekorten in deelfase 1 te niet zouden worden gedaan door het minderwerk in fase 2 en 3. Niet duidelijk is geworden waarop die veronderstelling was gebaseerd en het is dan ook niet professioneel daarvan zonder meer uit te gaan nu reeds op 10 november 2008 van een aanzienlijke overschrijding sprake was. Mede door deze werkwijze kwam de uiteindelijke budgetoverschrijding van fase 1 pas in een laat stadium van het proces naar voren toen er geen bijsturing meer mogelijk was.

0.8 Het informeren van de raad

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt zijn er verschillende momenten geweest waarop de raad niet dan wel onvolledig of onjuist is geïnformeerd. Wij hebben kunnen constateren dat vele informatiebrieven aan de raad zijn toegezonden en dat vele raadvragen door het college zijn beantwoord. Het algemene gevoelens tijdens een rondetafelgesprek met een delegatie van de raad was dat men zeker tijdens de voorbereidende fase voldoende frequent was geïnformeerd, zoals ook blijkt uit het rapport. Echter, wij constateren dat de kwaliteit van de informatie-voorziening en beantwoording van vragen niet altijd even adequaat en doordacht was, waarbij wij met name verwijzen naar de informatie die verstrekt werd over het benodigde krediet van € 215.000 ten behoeve van het herbestraten van de voet- en fietspaden en de inzet van verkeersregelaars.

Zoals hiervoor uit enkele voorbeelden is gebleken (zie § 0.2) geeft het college op sommige vragen ontwijkende antwoorden of is het taalgebruik bij de informatieverstrekking 'wollig' en weinig concreet. Aan de andere kant kan een deel van

de raad worden verweten dat zij op die momenten onvoldoende heeft doorggevraagd. Zo kan men zich afvragen waarom de raad niet om nadere uitleg en verklaring heeft gevraagd van de argumenten die haar tot snelle besluitvorming moesten bewegen.

Bevinding 9:

Op basis van het vorenstaande wordt gesteld dat de raad op de aangegeven momenten niet, dan wel onjuist en/of onvolledig is geïnformeerd, zoals ook blijkt uit de bevindingen 2 tot en met 5.

1 Aanleiding van het onderzoek

Op 19 juni 2009 heeft het college van Voorschoten de raad geïnformeerd over een forse kostenoverschrijding van bijna € 1,1 miljoen¹ bij het project de Traverse, de vernieuwing van het doorgaande tracé door het hart van Voorschoten. In reactie hierop heeft de raad van de gemeente Voorschoten op 9 juli 2009 het besluit genomen om een raadsonderzoek in te stellen. Dit onderzoek behelst het proces van planvoorbereiding, besluitvorming, sturing en beheersing en uitvoering van de – momenteel nog niet voltooide - verkeerstraverse door Voorschoten. Met dit onderzoek wil de raad in beeld brengen welke feiten uit het organisatorische, politiek-bestuurlijke en besluitvormings-technische proces van belang zijn voor het vaststellen en beoordelen van de oorzaken van de overschrijding van het door de raad beschikbaar gestelde budget. In het raadsonderzoek vraagt de raad ook aandacht voor de rollen van de gemeenteraad, die van het college van burgemeester en wethouders (verder: het college) en die van de externe betrokkenen.

De raad heeft de Rekenkamercommissie Wassenaar, Voorschoten en Oegstgeest (verder: de rekenkamercommissie) verzocht om het onderzoek uit te voeren en tevens om aanbevelingen te doen over het verbeteren van het proces en de wijze van aansturing daarvan. Voor de begeleiding van het raadsonderzoek is een 'Begeleidingscommissie Onderzoek budgetoverschrijdingen verkeerstraverse Voorschoten' ingesteld. In deze commissie is elke fractie uit de raad vertegenwoordigd. De rekenkamercommissie is bij haar onderzoek ondersteund door het bureau Integris BV te Overveen.

1.2 Het doel van het onderzoek

Doel van het onderzoek is het presenteren van de relevante feiten zodat de raad zich een oordeel kan vormen over de oorzaken van de budgetoverschrijding. Daarnaast wil de rekenkamercommissie de raad aanbevelingen doen over het verbeteren van het proces en de wijze van aansturing daarvan, waarbij de aanbevelingen een zo breed mogelijke toepassing kunnen hebben. Verder heeft de raad drie aspecten genoemd die in het onderzoek aandacht moeten krijgen, namelijk de organisatorische, politiek-bestuurlijke en besluitvormingstechnische aspecten van het project. Deze aspecten heeft de rekenkamercommissie als volgt vertaald:

- De besluitvormingstechnische aspecten van het project betreffen de totstandkoming van het project uitmondend in het besluit van de Raad van 3 april 2008;
- De organisatorische aspecten van het project betreffen de projectorganisatie en de uitvoering van het project (sturing, beheersing en uitvoering)
- De politiek-bestuurlijke aspecten van het traject betreffen de wijze waarop de raad is betrokken en geïnformeerd gedurende het gehele proces.

Daarbij worden twee hoofdfasen in het project onderscheiden, te weten de totstandkoming van het project, uitmondend in het besluit van de raad van 3 april 2008, en de sturing en beheersing van de uitvoering van het project. Bij het onderzoek naar de totstandkoming van het project golden de volgende hoofdvragen:

1. Wie waren betrokken bij de ontwikkeling van het project en welke verantwoordelijkheidsverdeling gold er en wat was ieders inbreng?;
2. Was er een duidelijke projectdefinitie en was het projectbudget, gelet op de plannen volledig en juist onderbouwd. Zijn alle risico's in kaart gebracht?;

¹ € 469.000 voor fase 1 en € 620.000 voor fase 2 en 3.

3. Hoe is het aanbestedingsproces verlopen: waren de risico's van de aanpak voldoende in kaart gebracht?;
4. Is de raad volledig en tijdig geïnformeerd over alle relevante gegevens en risico's?;

De hoofdvragen die bij de sturing en beheersing van de uitvoering van het project aan de orde komen zijn:

1. Hoe was de projectorganisatie ingericht en hoe heeft deze feitelijk gefunctioneerd en is de projectorganisatie tussentijds aangepast?;
2. Welke maatregelen zijn genomen om het project te sturen en te beheersen en zijn de maatregelen tussentijds aangepast?;
3. Wat zijn de overschrijdingen van het budget van fase 1 van het project, wat zijn de oorzaken en zijn deze intern tijdig gesignaleerd, inclusief de financiële gevolgen daarvan?;
4. Wat zijn de verwachte hogere kosten van fase 2 en 3 van het project en wat zijn de oorzaken voor de verhoging en zijn deze intern tijdig gesignaleerd, inclusief de financiële gevolgen?;
5. Is de raad tijdig en volledig geïnformeerd over de voortgang van het project, de financiële implicaties en alle risico's?

2 Verrichte werkzaamheden

2.1 Dossier- en documentenstudie

Op verzoek van de rekenkamercommissie heeft het college documenten en overige relevante gegevens ter beschikking gesteld die betrekking hebben op de te onderzoeken casus. Deze documenten en gegevens zijn bestudeerd en geanalyseerd. In de loop van het onderzoek heeft de rekenkamercommissie nog aanvullende stukken bij het college opgevraagd, die ook in het onderzoek zijn betrokken.

Enig voorbehoud dient daarbij wel te worden gemaakt. Uit enkele reacties, naar aanleiding van de wederhoor begin november 2009, bleek namelijk dat een in het rapport genoemd document een conceptstuk betrof waarvan in een later stadium nog vele gewijzigde versies zijn uitgebracht. Het betreffende document was echter het enige document dat wij in de aan ons ter beschikking gestelde documenten hebben aangetroffen.

2.2 De interviews

In de periode 22 september tot en met 14 oktober 2009 zijn in het kader van het onderzoek 19 personen geïnterviewd. Ook is met de 'Begeleidingscommissie Onderzoek budgetoverschrijdingen verkeerstraverse Voorschoten' en enkele overige raadsleden een groepsgesprek gehouden inzake het project de Traverse. Van elk interview en het groepsgesprek is een vertrouwelijk verslag opgemaakt dat is opgenomen in het werkdossier van de rekenkamercommissie. Een overzicht van de personen die zijn geïnterviewd is opgenomen als bijlage 3 bij dit rapport.

2.3 De wederhoorprocedure

Voordat dit rapport in zijn definitieve vorm aan de raad is aangeboden zijn een aantal direct betrokkenen vanaf 2 tot en met 5 november 2009 in de gelegenheid gesteld te reageren op de voorlopige onderzoeksbevindingen. De reacties die daarop zijn binnengekomen zijn, voor zover relevant, verwerkt in dit rapport.

3 De besluitvorming omtrent het project

3.1 Inleiding

Ter wille van de leesbaarheid is in onderstaand hoofdstuk gekozen voor een chronologisch-thematische structuur. De specifieke onderzoeksvragen betreffende de besluitvorming zijn daarbij echter wel leidend geweest. Het feitenrelaas wordt op bepaalde punten onderbroken door in kaders opgenomen constatering van de onderzoekers, dan wel nadere uitleg over bepaalde zaken. Voor een kort overzicht hebben wij de belangrijkste gebeurtenissen opgenomen in een chronologie dat als bijlage 1 bij dit rapport is gevoegd.

3.2 De geschiedenis

De aanpassing van de verkeersstructuur in Voorschoten kent een lange voorgeschiedenis. Aan de voorbereiding en uitvoering van het project, dat later wordt aangeduid met de naam 'de Traverse', gaan onder andere enkele besluiten van de gemeenteraad (verder: de raad) vooraf, die het bredere kader vormen waarbinnen de besluitvorming over de Traverse heeft plaatsgevonden.

In de vergadering van 17 december 2003 neemt de raad een motie aan over de verbetering van de verkeersveiligheid in Voorschoten. In de motie wordt gesproken over het opstellen van een actieplan naar aanleiding van een uitgevoerde verkeersveiligheidsanalyse, het uitvoeren van verbeteringen op de verkeersveiligheid en het implementeren van de kwaliteitscyclus verkeersveiligheid.

Tijdens de raadsvergadering van 31 maart 2005 komt het initiatiefvoorstel 'Verkeersnotitie Voorschoten 2005-2015' van de raadsfractie van de VVD aan de orde waarin de verkeerskaders voor de korte en middenlange termijn zijn opgenomen. De raad besluit dit voorstel te bespreken tijdens een commissievergadering waarna het voorstel opnieuw aan de orde komt tijdens de raadsvergadering van 28 april 2005. De verdere uitwerking van de verschillende items laat nog op zich wachten maar de verantwoordelijk wethouder Horlings zegt de raad toe dat het college na de zomer van 2005 hiertoe met voorstellen zal komen. De raad stemt vervolgens in met het desbetreffende initiatiefvoorstel.

Na de verkiezingen van maart 2006 wordt door de gevormde coalitie het coalitieprogramma 2006-2010 'Sprankelend en betrokken' vastgesteld, waarin is opgenomen dat de wegstructuur in het centrumgebied tussen de Essenlaan en de Bachlaan leidt tot onveilige situaties met name voor (overstekende) fietsers en voetgangers. Volgens het coalitieprogramma vraagt dat om een integrale structurele aanpak. Vervolgens draagt het coalitieprogramma als actiepunten aan het college op, Verbetering veiligheid op de verkeerstraverse door Voorschoten. Daarmee werd onder meer beoogd de situatie voor voetgangers en fietsers te verbeteren en het lommerrijke karakter van Voorschoten te versterken. Tevens sluit het voorstel aan bij de aanpassingen die nodig zijn ten behoeve van de centrumontwikkelingen die voortvloeien uit de 'Kadernota Visie Centrumgebied', waarin de uitgangspunten voor het verkeerssysteem zijn geformuleerd. Het raadsvoorstel verwijst meer in het bijzonder naar de in de afgelopen maanden reeds verrichte analyses waaruit blijkt dat de huidige hoofdstructuur weliswaar nog voldoet, maar dat op korte termijn investeringen nodig zijn om deze voorzieningen op peil te houden en de positie van het langzame verkeer te verbeteren.

3.2.1 De aanloop naar het raadsbesluit van 5 oktober 2006

In het najaar van 2005 werkt Waterpas Civiel Adviesbureau te Rotterdam (verder: Waterpas) in opdracht van de gemeente Voorschoten aan een raming voor de aanleg van

een aantal rotondes op de Koningin Julianalaan. Het idee voor die rotondes, als oplossing voor een betere doorstroming van het verkeer en het verhogen van de veiligheid, is dan al geruime tijd in discussie geweest. Waterpas heeft in oktober 2005 een eerste concept gereed, dat zij op 17 januari 2006 aan de gemeente verstuurt.² Het betreft hier een tweetal ramingen met betrekking tot de te realiseren verkeerstechnische aanpassingen van de doorgaande weg door Voorschoten, inclusief de aanleg van een drietal rotondes. Het betreft globale ramingen die beide gedateerd zijn op 31 oktober 2005 en waarvan de ene € 3.060.000 en de ander € 3.519.000 groot is. In de ramingen is een stelpost opgenomen van € 350.000 voor het verleggen van kabels en leidingen en een 'pm-post' voor het plaatsen van bushokjes en het aanbrengen van nieuwe verkeersregelinstallaties. In een latere gemeentelijke notitie is sprake van een voorlopige raming van € 3,6 miljoen die is opgesteld op basis van een Programma van Eisen dat op het moment van ramen nog verder uitgewerkt dient te worden.³ Het onderzoek heeft niet kunnen ophelderen hoe dit hogere bedrag tot stand is gekomen.

In mei 2006 presenteert het juist aangetreden nieuwe college haar programma Sprankelend en betrokken voor de periode 2006-20210. In het programma wordt de 'Verbetering veiligheid op de vekeerstraverse Voorschoten' als actiepunten aangekondigd.

Op 14 juni 2006 wordt door de gemeente aan ProInfra opdracht gegeven, zonder daarbij een finale termijn te stellen, voor onder andere het opstellen van een Voorlopig Ontwerp voor het gehele traject, een kostenraming⁴ en een Programma van Eisen ten behoeve van de bestekfase.

Op 3 augustus 2006 worden namens de fracties in de raad van de VVD en D66 aan het college vragen gesteld over de aandacht die er in de genoemde raadsvergaderingen in 2003 en 2005 is geweest voor de verkeersveiligheid. Volgens voormalig wethouder Horlings hadden deze vragen met name betrekking op de pas in 2009 vastgestelde 'Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten', aangeduid als de 4V-nota. De fracties stellen vast dat de raad niet op de hoogte is gebracht van de wijze van uitwerking van de raadsvoorstellen zoals die destijds zijn aangenomen. Daarbij wordt expliciet verwezen naar de in de raadsvergadering van 17 december 2003 aangenomen motie en het initiatiefvoorstel waarmee de raad op 28 april 2005 heeft ingestemd⁵.

Tijdens de vergadering van 22 augustus 2006 besluit het college⁶ naar aanleiding van een ambtelijk advies van 11 augustus 2006⁷ om de raad onder andere voor te stellen 'de Traverse' aan te leggen.

² Betreft 'Raming Voorschoten rotondes' d.d 31.10.2005 CONCEPT.

³ Het Programma van Eisen is gereed op 30 augustus 2006.

⁴ Aangeduid als SSK.

⁵ Zie ook § 3.1 van dit rapport

⁶ Zie de notulen van deze vergadering onder hoofdstuk 'Besproken punten' onder F op bladzijde 4.

⁷ Advies 'Uitwerking verkeersaspecten kadernota visie centrumgebied' d.d 11 augustus 2006, doc.naam: gm_HIS_02

Uit dit ambtelijk advies blijkt dat in het concept Programma van Eisen ⁸ drie deeltrajecten worden onderscheiden, te weten: het deel tussen de Leidseweg Noord en de J.P. Coenstraat; het deel tussen de J.P. Coenstraat en de Starrenburglaan; het deel tussen de Starrenburglaan en het Laantje van Wissen. Tevens wordt met het besluit van het college ook het concept Programma van Eisen vastgesteld.

Vervolgens dient het college in september 2006 het desbetreffende voorstel bij de raad in. Het raadsvoorstel vermeldt tevens dat 'geruime tijd geleden bij de provincie Zuid-Holland'⁹ een aanvraag is ingediend voor een subsidiebijdrage aan dit project en dat deze subsidie in beginsel is toegekend. Daarbij wordt in hetzelfde raadsvoorstel opgemerkt dat de termijn die door de provincie is opgelegd, uiterst krap is en overschrijding van deze termijn kan leiden tot teruggave van de subsidie.¹⁰ Omdat de uit te voeren werkzaamheden voor het einde van 2006 dienen te zijn aanbesteed en voor het einde van 2007 te zijn voltooid, wordt daarom aangedrongen op een spoedige start van het project. Een eerste ruwe raming van de kosten van het project bedraagt € 3,6 miljoen gebaseerd op de ramingen van Waterpas van oktober 2005, aldus het raadsvoorstel van september 2006.

Wij hebben vastgesteld dat de genoemde € 3,6 miljoen geen betrekking heeft op de gehele Traverse maar slechts op een gedeelte daarvan. De heer Van der Meer, op dat moment informeel 'projectleider' van de Traverse zei daarover in het interview met hem dat hij het betreffende raadsvoorstel zelf heeft geschreven en dat het traject zoals in het voorstel is beschreven, het gehele traject van ruim 3 km betreft. Echter, de daarbij behorende raming van € 3,6 miljoen is volgens hem berekend op de afstand vanaf iets voor het raadhuis, gezien vanaf de Leidseweg, tot aan de Veurseweg. Dit betreft een afstand van 2,1 kilometer. Volgens de heer Van der Meer paste de raming dan ook niet één-op-één met de lengte van de Traverse. Volgens hem is de calculatie die in een eerder stadium is gemaakt en uitkwam op een bedrag van € 3,6 miljoen, mede vanwege het gewenste besluitvormingstempo, gehandhaafd terwijl het project nog inhoudelijk en qua omvang in ontwikkeling was.

Over de vermeende tijdsdruk die op het project zou liggen vanwege de aangevraagde subsidies, merken wij het volgende op. In de desbetreffende subsidiebeschikkingen is opgenomen dat de beschikking en dus de subsidie, kan worden ingetrokken indien blijkt dat aanbesteding van het project niet conform de overeengekomen planning heeft plaatsgevonden en over de vertraging geen tijdige melding heeft plaatsgevonden. Echter, bij tijdige melding van de vertraging, tenminste vier weken voor de laatst overeengekomen datum van aanbesteding, kan in overleg een nieuwe datum worden bepaald. Eén van de voorwaarden waaronder de beschikkingen in maart 2006 zijn afgegeven luidt: 'De haalbaarheid van de nieuwe planning en de inzet om daadwerkelijk tot realisatie te komen, zal daarbij naar voldoening moeten worden aangetoond'.¹¹ Enkele provincieambtenaren met wie in het kader van het onderzoek is gesproken bevestigden dat uitstel mogelijk was. Feitelijk is dit bovendien gebleken uit de

⁸ Betreft het concept Programma van Eisen Herinrichting tracé Leidseweg-Veurseweg van 17 augustus 2006 (v 1.1) en opgesteld door ProInfra Management Engineering

⁹ Is ingediend op 22 december 2005: zie brief provincie Zuid-Holland aan het college van BenW van Voorschoten van 4 maart 2006, kenmerk DRM/05/13236.

¹⁰ In de notitie wordt een bedrag van maximaal € 1,67 miljoen vermeld.

¹¹ Zie beschikking van 4 maart 2006 DRM/05/13236 (Veurseweg), beschikking van 4 maart 2006 DRM/05/13236 (Leidseweg Midden) en beschikking van 4 maart 2006 DRM/05/13236 Herindeling Koningin Julianalaan/ Schoolstraat

instemming van de provincie in het najaar van 2006 met het verzoek van de gemeente om de termijn met een jaar te verlengen ¹².

Voormalig wethouder Hurlings gaf in zijn reactie op de wederhoor aan dat hem als onder andere portefeuillehouder Verkeer en voorzitter van het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio meerdere keren is gebleken dat door de provincie Zuid-Holland eerdere verleende subsidies werden ingetrokken omdat projecten niet tijdig gerealiseerd zouden (kunnen) worden. Volgens hem impliceert het bepaalde in de subsidiebeschikking niet dat uitstel in alle gevallen verleend wordt.

Zoals hiervoor werd opgemerkt is de voorlopige raming van € 3,6 miljoen door een extern bureau opgesteld op basis van een Programma van Eisen dat op het moment van ramen nog verder uitgewerkt diende te worden.¹³ Hoewel het Plan van Eisen nog niet volledig is, zijn wel alle onderdelen ter goedkeuring aan de betrokken afdelingen van de gemeente voorgelegd.¹⁴ Verder vermeldt het raadsvoorstel dat er op dat moment, september 2006, nog gewerkt wordt aan een Voorlopig Ontwerp en dat verwacht wordt dat dit diezelfde maand beschikbaar zal zijn voor wat betreft de 'prioritaire roudedelen'. Naast de reeds genoemde subsidiedruk wordt in het voorstel echter ook nog op een andere factor gewezen die snelle besluitvorming door de raad noodzakelijk maakt, namelijk op de samenhang met de contractuele afspraken met Provast.

Provast is de projectontwikkelaar die belast is met de bouw van een nieuwe Albert Heijn-vestiging op de hoek Raadhuislaan/Schoolstraat. In het voorstel wordt echter niet nader toegelicht waaruit de vermeende samenhang dan zou bestaan.

Met betrekking tot de contractuele afspraken met Provast merken wij het volgende op. Op 30 juni 2005 stemt de raad in met de definitieve aanbidding van Provastgoed Nederland BV (verder: Provast) ten aanzien van de herontwikkeling van de locatie Albert Heijn. Vervolgens wordt op 27 januari 2006 tussen de gemeente Voorschoten en Provast een 'Samenwerkingsovereenkomst/koopovereenkomst locatie-AH' gesloten en de intentie tot samenwerking voor de ontwikkeling van de nabijgelegen locatie Churchillplein. In de overeenkomst verplicht de gemeente Voorschoten zich, onder voorbehoud van haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheden, 'ervoor in te spannen dat de ruimtelijke ordeningsprocedures voortvarend worden voorbereid en voortvarend in procedure worden gebracht, waaronder begrepen de artikel 19WRO-procedure(s) en overige aanvragen voor vergunningen noodzakelijk voor de uitvoering van fase 1¹⁵ en het verkochte ¹⁶ aan Provast te leveren'.

¹² De huidige projectleider heeft daartoe in het najaar van 2006 met de provincie telefonisch contact opgenomen.

¹³ Het Programma van Eisen is gereed op 30 augustus 2006.

¹⁴ Gemeente Voorschoten, 'Herinrichting Veurseweg-Leidseweg. Programma van Eisen. Voorlopig Ontwerp. Status: definitief', 30-08-2006.

¹⁵ Fase 1 betreft de (her)ontwikkeling van de locatie Albert Heijn bestaande uit een Albert Heijn supermarkt, een aantal zoomwinkels, een parkeergarage en een openbare ruimte. Zie betreffende overeenkomst bladzijde 3 onder 'Fase 1'.

¹⁶ Dit betreft een perceel grond te Voorschoten van ruim 20 aren (delen van de parkeerplaats Raadhuislaan, de Sir Winston Churchillweg en de Schoolstraat). Zie betreffende overeenkomst bladzijde 4 onder 'Verkochte'.

Uit de tekst van de overeenkomst komt niet naar voren dat er een dwingend verband is tussen de uitvoering van deze overeenkomst en het te nemen besluit door de raad over de aanleg van de Traverse. Hierover hebben wij gesproken met een partner en een vastgoedontwikkelaar van Provast te Den Haag. Uit dat gesprek werd duidelijk dat er periodiek bestuurlijke overleggen plaatsvonden met de gemeente Voorschoten. Van de zijde van de gemeente was daarbij op bestuurlijk niveau wethouder Horlings en daarvoor wethouder Verschoor, de gesprekspartner voor Provast. Tijdens een of meer van die overleggen zijn er wel nadere afspraken gemaakt over de werkzaamheden aan de wegen rond de bouwpercelen, in die zin dat de gemeente toezegde er voor zorg te dragen dat de rotonde bij de Raadshuislaan zou zijn aangelegd voordat de nieuwe Albert Heijn op de hoek Schoolstraat-Raadshuislaan zijn deuren zou openen. Contractueel was daarover volgens de vertegenwoordigers van Provast niets tussen partijen vastgelegd. In de ten behoeve van het onderzoek ter beschikking gestelde stukken hebben wij geen indicaties van een dergelijke contractuele afspraak aangetroffen.

Voormalig wethouder Horlings gaf in zijn reactie op de wederhoor aan dat er wellicht over de afstemming van de werken niets contractueel geregeld was, maar dat er buiten het contract om, in bestuurlijke overleggen, daarover wel degelijk is gesproken.

Op 13 september 2006 behandelt de raadscommissie Wonen, Ruimte en Groen (WRG) het voorstel en geeft daarover in meerderheid, bestaande uit de coalitiepartijen CDA, PvdA en GroenLinks, een positief oordeel. Vervolgens wordt het voorstel op 28 september 2006 in de raad behandeld, met een voortgezette behandeling in de vergadering van de raad van 5 oktober 2006. Op de dag van deze raadsvergadering, ontvangt wethouder Horlings van de heer Van der Meer, een door de gemeente ingehuurd externe projectleider voor het project Traverse, een memo waarin hij op de hoogte wordt gebracht van het feit dat het bedrag van € 3,6 miljoen gebaseerd is op een allereerste raming. Aangegeven wordt dat bij een dergelijke raming een flinke marge hoort, ongeveer 20%, 'zoals destijds al is aangegeven'. Daarbij wordt door de opsteller van de memo opgemerkt dat in het betreffende raadsvoorstel deze marge niet wordt vermeld. Wij hebben vastgesteld dat de marge van 20% als post 'onvoorzien en afronding' is opgenomen in de globale kostenraming.

Uit de memo, waarvan de managementteamleden Van de Craats als hoofd Ruimtelijk Beheer en Weertman als hoofd Ruimtelijke Ontwikkeling ook een afschrift ontvangen, blijkt tevens dat op dat moment op basis van het Voorlopig Ontwerp, gewerkt wordt aan een nieuwe raming waarbij het er naar uitziet 'dat de 20% (aan de bovenkant) volledig zal worden gebruikt.' De memo geeft aan dat de werkelijke kosten steeds duidelijker zullen worden naarmate het project verder wordt uitgewerkt. Om die reden is het 'onmogelijk om nu een exact bedrag te noemen'. Tevens blijkt er geen tijd te zijn om af te wachten tot er veel meer informatie beschikbaar is, onder verwijzing naar de ook reeds in het raadsvoorstel genoemde subsidietermijnen. De informatie in de memo wordt door wethouder Horlings niet ingebracht in de vergadering van de raad. Tijdens het interview met hem zei hij daarover dat het voorstel inclusief de kostenraming reeds uitvoerig besproken was in de staf, in het college en in de raadscommissie. Vlak voor de besluitvorming door de raad komt er volgens hem een mededeling die enige vorm van onderbouwing ontbeert. Noch over de aanleiding voor dit nadere inzicht, noch over de grondslagen van deze aangepaste berekening werd helderheid gegeven. Ook liet zijn agenda, volgens wethouder Horlings, en ook die van de projectleider in die tijdspanne geen overleg ter toelichting meer toe. Als er drie uur voor de raadsvergadering een memo komt met dit soort informatie, kan men daar als portefeuillehouder dus niets mee, aldus voormalig wethouder Horlings. Hij beschouwde het vooral als onbruikbare informatie omdat het voorstel door de coalitie gesteund zou worden, maar niet door de oppositie. Een mededeling tijdens de behandeling dat de kosten met 20% zouden toenemen – zonder onderbouwing – zou niet kunnen bijdragen aan de kwaliteit van welk besluit dan ook, aldus voormalig wethouder Horlings.

Uit de ter beschikking gestelde documenten hebben wij niet kunnen vaststellen of het vorenstaande door wethouder Horlings ook gemeld is in een collegevergadering. Een lid van het college zegt tijdens het interview met hem daarover dat hij van wethouder Horlings tijdens de raadsvergadering hoorde dat hij ambtelijke informatie had dat de kosten zouden oplopen. Daar is toen later in het college bij stilgestaan. In zijn reactie op de wederhoor merkte voormalig wethouder Horlings op dat er na de betreffende raadsvergadering bovendien uitvoerig overleg is geweest tussen hem en zijn ambtenaren.

Met betrekking tot het toenemen van de kosten met 20% merken wij het volgende daarover op. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is de marge van 20% als post 'onvoorzien en afronding' opgenomen in de globale kostenraming. Op het moment dat deze 20% wordt ingevuld zou men kunnen stellen dat het project niet duurder wordt. Daarbij moet dan wel worden bedacht dat bij het opvullen van de post onvoorzien, op dat moment geen enkele ruimte meer in de begroting zit om eventuele onvoorzienbare uitgaven op te vangen. Indien na het opvullen van de 20% opnieuw een post onvoorzien in de begroting zou worden opgenomen dan zou de kostenraming van de op dat moment berekende Traverse uitkomen op ruim € 4,3 miljoen (20% van € 3,6 miljoen is € 720.000).

In de desbetreffende vergadering van 5 oktober 2006 stemt vervolgens een meerderheid van de raad, bestaande uit de coalitiepartijen, in met het voorstel voor de herinrichting van de wegen. Het besluit houdt onder andere in dat gekozen wordt voor de voorgestelde dwarsprofielen voor de wegvakken Leidseweg, Veurseweg en Koningin Julianalaan. Deze dienen als uitgangspunt voor de vaststelling in het college van het Programma van Eisen en het ontwerp. Verder houdt het besluit de keuze in voor het ombouwen van het kruispunt Raadhuislaan/ Leidseweg/Koningin Julianalaan tot een rotonde.

Met betrekking tot de globale kostenraming merken wij het volgende op. Gebruikelijk is dat een bouwplan en een kostenraming ontwikkeld worden op basis van een Programma van Eisen, een Voorlopig Ontwerp en tenslotte een Definitief Ontwerp dat wordt uitgewerkt in een Bestek. Op grond van het uitgewerkte plan en het Bestek volgt dan de aanbestedingsprocedure. In het geval van de Traverse zijn de kosten van het project echter bepaald op basis van een globale raming nog voordat het Plan van Eisen definitief was. Van een Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp en een Bestek was op dat moment geen sprake. Omdat het door de raad beschikbaar gestelde budget van € 3,6 miljoen gebaseerd is op een globale raming en niet op een Bestek – dat immers gaandeweg het proces nog nader uitgewerkt diende te worden – werd daardoor het risico van een mogelijke kostenoverschrijding vergroot.

3.2.2 Periode 5 oktober 2006 tot de aanbesteding in december 2007

Op 30 november 2006 komt tijdens de vergadering van de Stuurgroep welke deel uitmaakt van de projectorganisatie en waarop wij in hoofdstuk 4 uitgebreid ingaan, de overschrijding van het budget van € 3,6 miljoen voor de Traverse aan de orde. Het blijkt dat dit bedrag niet voldoende is voor een volledige herprofilering van de Traverse. Om die reden zullen er keuzes gemaakt moeten worden: of een volledige herprofilering of alleen datgene wordt uitgevoerd om de doelstellingen te bereiken. De doelstellingen zijn dat de veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt verhoogd, dat de weg lommerrijk wordt gemaakt alsmede het noodzakelijke onderhoud. Hierbij moet de doorstroming nu en in de toekomst goed mogelijk blijven. Uitgangspunt blijft dat op grote delen in het tracé een middenberm wordt aangelegd. De indruk in het raadsvoorstel, aldus het verslag van de vergadering van deze Stuurgroep, is echter dat een volledige reconstructie wordt uitgevoerd. De raadscommissie, waarbij in het verslag niet is opgenomen welke commissie dat betreft, zou inmiddels geïnformeerd zijn over het feit

dat een overschrijding op het project te verwachten is. Besloten wordt dat een nieuw college- en raadsvoorstel worden opgesteld.

Uit het verslag van de Stuurgroep blijkt verder dat er op dat moment twee ramingen zijn, waarvan de eerste raming niet volledig is. De tweede raming gaat uit van een bijna volledige reconstructie, van gevel tot gevel, waarbij twaalf centimeter van het asfalt wordt vernieuwd en een deel van het onderliggend asfalt intact blijft. Deze raming gaat tevens uit van de uitvoering van de grote variant van de rotonde. Om een betere en meer zekere raming te maken moet een inventarisatie komen van wat vervangen en vernieuwd moet worden en wat kan blijven liggen. Tevens dient, aldus het verslag, ook een inventarisatie van de huisaansluitingen plaats te vinden. Bovendien worden ook de nutsbedrijven benaderd met de vraag of deze werk hebben en onderzocht moet worden of hierin een bijdrage van de gemeente vereist is. Verder wordt visueel bekeken welke delen wel en welke delen niet behoeven te worden opgeknapt. Het verslag gaat verder met de opmerking dat het duidelijk is 'dat er een flink tekort zal zijn'. Daarbij zal op zoek worden gegaan naar een aanvullende dekking. In het verslag staat vervolgens dat wethouder Horlings nog een mogelijkheid noemt om te onderzoeken: inzichtelijk maken van het achterstallig onderhoud. In zijn reactie op de wederhoor gaf voormalig wethouder Horlings aan dat door het achterstallig onderhoud zichtbaar te maken het daarmee voor de raad duidelijk zou worden welke kosten so wie so gemaakt moesten worden, ook indien niet besloten zou worden tot herinrichting van de Traverse.

Vervolgens wordt in december 2006 de tweede Bestuursrapportage (Berap) van dat jaar door het college aan de raad uitgebracht. Met betrekking tot de Traverse wordt daarin gemeld dat bij de verfijning van de berekeningen voor het totale project het noodzakelijk lijkt de ramingen naar boven bij te stellen. Op dat moment moeten de berekeningen nog verder uitgewerkt worden en definitief uitsluitend is nog niet te geven. De Berap vermeldt verder dat de oplossingen zullen worden gezocht in het 'naar beneden bijstellen van het Programma van Eisen en/of het zoeken van extra dekkingsmiddelen'. Zodra er definitieve gegevens bekend zijn, wordt toegezegd de raad daarover te informeren.

Tijdens de vergadering van de Stuurgroep op 16 januari 2007 wordt door de projectleider Van den Belt een presentatie betreffende de kostenraming gegeven. Volgens het verslag van deze vergadering zijn er twee ramingen ontwikkeld, een Schoolvariant (conform het raadsvoorstel) op basis van kengetallen en een Variant 1. Wethouder Horlings geeft tijdens het overleg aan nog onvoldoende vertrouwen te hebben in de ramingen. Het blijkt dat de raming nu bij een volledige herprofilering uitkomt op € 8,2 miljoen. De projectleider geeft aan volledig achter de raming te staan en heeft de berekeningen gecontroleerd samen met de heer Van Kins, de civieltechnisch projectleider. Voorgesteld wordt om kostenefficiënt te ontwerpen, hetgeen een andere raming kan opleveren. Het verslag van de vergadering vermeldt dat dit echter niet betekent dat, in tegenstelling tot hetgeen is verwoord in het raadsvoorstel, de vastgestelde profielen worden vertaald naar een ontwerp-tekening. Het kostenefficiënt ontwerpen houdt in dat goed gekeken dient te worden of het wel nodig is de gehele traverse te herprofilen. Onderdelen die in goede staat verkeren zouden in dat geval kunnen blijven liggen en niet vernieuwd dan wel opnieuw aangelegd hoeven te worden. Er zal daarbij worden teruggevallen op de basisvisie: veilig en lommerrijk. Hieraan wordt volgens het verslag het verrichten van 'noodzakelijk achterstallig onderhoud' toegevoegd. Verder wordt voorgesteld de ramingen na te laten rekenen door een derde partij, waarbij een nieuw voorstel zal worden gedaan aan de raad. Besloten wordt de kosten van het achterstallig onderhoud op te nemen in het raadsbesluit.

Op 23 januari 2007 wordt tijdens de collegevergadering een voorstel van de heer Van der Meer aangehouden. Het voorstel, waarbij een conceptbrief aan de raad is gevoegd, houdt in de raad te informeren over de voortgang van de Traverse. Als toelichting op de brief schrijft de heer Van der Meer het college dat 'de kosten voor de realisering in het najaar van 2006 op basis van toen bekende gegevens te laag zijn ingeschat'. In de Berap van december is dat gemeld aan de raad. Inmiddels blijkt, onder meer na onderzoek naar de

staat van onderhoud en de huidige kwaliteit van de weg, dat de kosten om het volledige plan te realiseren wellicht tot een factor 2 hoger zijn dan eerder aangegeven.

Ook de gewijzigde plangrenzen en aanpassingen in het uitvoeringsniveau dragen bij aan de kostenstijging. Dit leidt er toe dat de plannen in de huidige vorm binnen de randvoorwaarden van de gemeentelijke begroting niet zondermeer realiseerbaar zijn `.

Het college besluit over dit onderwerp op maandag 5 februari 2007 een extra collegevergadering te houden waarbij tevens de hoofden van de afdelingen Ruimtelijk Ontwikkeling en Ruimtelijk Beheer aanwezig zullen zijn. Tijdens die vergadering besluit het college de raad 'spoedig in de openbaarheid' te informeren. Daarbij zal onder andere door de projectleider Van den Belt, een presentatie worden verzorgd.

In de brief aan de raad van 16 februari 2007, opgesteld door de projectleider Van den Belt, wordt de raad door het college gememoreerd aan het feit dat de raad op 5 oktober 2006 de plannen voor de herinrichting van de Verkeerstraverse heeft vastgesteld. De herinrichting, aldus de brief, dient om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te vergroten, de hoofdinfrastructuur een herkenbaar lommerrijk karakter te geven en om de doorstroming te bevorderen. Met de herinrichting wordt ook de onderhoudstoestand van de weg inclusief voet-en fietspaden verbeterd. De brief sluit af met de volgende passage: 'Voor de komende raadscommissie WRG van 14 maart bieden wij u een presentatie aan over de stand van zaken van dit omvangrijke traject. Er is belangrijke nieuwe informatie op financieel, inhoudelijk en planningstechnisch vlak waarover wij u graag informeren.'¹⁷

Tijdens de vergadering van de raadscommissie Wonen, Ruimte en Groen (WRG) op 15 maart 2007 houdt de projectleider van de Traverse, in aanwezigheid van wethouder Horlings, een presentatie. Tijdens deze presentatie geeft hij aan dat de werkelijke kosten voor het uitvoeren van het oorspronkelijke plan hoger uitvallen dan de begrote € 3,6 miljoen. Tijdens deze vergadering blijkt ook dat de lengte van het traject is uitgebreid, waarop de vraag wordt gesteld of dat de reden is dat de kosten voor de Traverse zijn toegenomen. Op deze vraag antwoordt de projectleider dat 'hij zich heeft gehouden aan de lengte van de herinrichting van het verkeersproject dat in overeenstemming is met het raadsbesluit'.

Naar aanleiding van het antwoord van de projectleider geeft Wethouder Horlings aan dat nu het moment is aangebroken om de raadscommissie te informeren over de aangepaste plannen voor de herinrichting van de wegen, nadat eind vorig jaar (lees: 2006) is gebleken dat de kosten voor de oorspronkelijke plannen niet haalbaar waren. Tijdens deze vergadering van de raadscommissie WRG op 15 maart 2007, deelt de projectleider mede dat de provincie als eis heeft gesteld dat in 2007 moet worden aangevangen met de werkzaamheden en dat het project het volgende jaar gereed moet zijn. De heer Middelburg van de PvdA fractie in de raad, vraagt wat de kosten zijn voor het oorspronkelijke plan dat door de raad is goedgekeurd. Wethouder Horlings zegt dat het college heeft geconstateerd dat de kosten voor het oorspronkelijke plan het bestaande budget zouden overschrijden. De hoogte van deze overschrijding is niet concreet aan te geven, maar wel duidelijk waarneembaar. Tot slot zegt hij dat de ambities van het plan hetzelfde zijn als in het oorspronkelijke plan, maar dat er nu een ander plan is gepresenteerd dat financieel wel uitvoerbaar is. De aanwezige raadsleden constateren dat het niet bij een mededeling kan blijven maar dat de raad opnieuw een besluit moet nemen inzake het vernieuwde plan en de daarbij te verwachten kosten.

Tijdens de raadsvergadering op 29 maart 2007 worden aan wethouder Horlings vragen gesteld over de besluitvormingsprocedure inzake de Traverse. Wethouder Horlings antwoordt daarop dat in oktober 2006 de raad op voorstel van het college een besluit heeft genomen. In november 2006 heeft het college volgens hem reeds aan de raad

¹⁷ Dit moet zijn 15 maart 2007.

laten weten dat er in financiële zin onzekerheden werden gezien en dat er voorlopig een pas op de plaats zou worden gemaakt.

In februari 2007 heeft het college dat opnieuw gezegd en aangekondigd dat zij in maart 2007 de raad over de stand van zaken zou informeren, hetgeen twee weken daarvoor heeft plaatsgevonden in de raadscommissie WRG (van 15 maart 2007). Vanaf dat moment, aldus wethouder Horlings, wordt een beter voorstel voorbereid om vervolgens goed beslagen ten ijs bij de raad terug te komen.

Dat voorstel van het college komt er op 2 april 2007. Het college stelt vast dat de Traverse niet kan worden uitgevoerd binnen de gestelde (financiële) randvoorwaarden overeenkomstig de opdracht van de raad van 5 oktober 2006. Om die reden stelt het college voor om het oorspronkelijke voorstel in te trekken en een nieuw voorstel te ontwikkelen. Het betreft het opstellen van een Masterplan inclusief een concreet voorstel voor een kostenraming. Verder zal de bestekvoorbereiding en de aanbesteding nog in 2007 moeten plaatsvinden. Vervolgens wordt het voorstel op de agenda geplaatst van de raadscommissie WRG van 11 april 2007. Vanwege de hoeveelheid agendapunten bespreekt de commissie het voorstel niet inhoudelijk, maar besluit in plaatst daarvan om het voorstel rechtstreeks op de agenda van de raad te plaatsen. Tijdens de raadsvergadering van 26 april 2007 stemt een meerderheid van de raad, bestaande uit de drie coalitiepartijen, er onder andere mee in om het raadsbesluit van 5 oktober 2006 in te trekken en een nieuwe opdracht te geven voor de uitwerking van de herinrichtingsplannen voor het tracé Leidseweg-Koningin Julianaweg-Veurseweg. Een Masterplan wordt opgesteld om in juni 2007 in concept te worden voorgelegd aan de raad.

Op 1 juni 2007 wordt door de projectleider de heer Van den Belt een adviesnota voor het college opgesteld waarin hij adviseert de raad voor te stellen het concept Masterplan verder uit te werken en dit op 20 juni 2007 toe te lichten in de raadscommissie WRG. Op dat moment blijkt de kostenraming voor de Traverse nog niet gereed te zijn en door de krappe planning kan het zijn dat deze voor de collegevergadering van 19 juni 2007 nog niet op het gewenste niveau is, aldus de nota. Verder blijkt uit de adviesnota dat de provincie inmiddels € 8,7 ton meer aan subsidie heeft toegekend.

In plaats van de raad een concreet voorstel te doen besluit het college op 6 juni 2007 de raad door middel van een brief van 6 juni 2007¹⁸ te informeren over de stand van zaken inzake de Traverse. De brief vermeldt onder andere dat het Masterplan in concept gereed is en dat het college wil toetsen of dit aansluit bij de opvattingen van de raad met betrekking tot de inrichting van de Traverse. Om die reden zal het Masterplan in de raadscommissie van de juni cyclus door middel van een PowerPoint-presentatie worden gepresenteerd. Uit de brief blijkt verder dat het concept-Masterplan is besproken met de brandweer en het busbedrijf Connexion. De brandweer heeft daarbij aangegeven dat zij nog verder op het plan zal reageren. Uit een eerdere reactie op het concept met gescheiden rijbanen met niet overrijdbare middenberm en gescheiden fietspaden had de brandweercommandant zijn bedenkingen gezien de gevolgen voor de opkomst- en rijtijden van de brandweer.¹⁹

In de raadsinformatiebrief van 6 juni 2007 wordt tenslotte gemeld dat 'het aanbestedingsproces zal worden opgestart, hetgeen goed mogelijk is via een systematiek van een raambestek met open posten. Op basis daarvan liggen de uitvoeringskosten (per eenheid) vast en is er zekerheid over de uiteindelijke kosten'.

¹⁸ Brief van 6 juni 2007, verzonden op 8 juni 2007 met kenmerk JB/2007-06 en opgesteld door de projectleider J.G. van den Belt.

¹⁹ Memo Brandweer Voorschoten/P. Bouter aan J. v.d. Belt, 'Toetsing Traverse Leidseweg-Veurseweg', 03-06-2007.

Daarmee wordt tevens voldaan aan de eis van de subsidiegever om dat jaar de feitelijke aanbesteding te laten plaatsvinden²⁰, aldus de raadsinformatiebrief. Wij merken hierbij op dat de gemeente op dat moment nog niet beschikte over een adequaat aanbestedings- en inkoopbeleid. De projectleider merkte daarover in het interview met hem op dat de gemeente bij aanvang van het project geen up-to-date inkoopbeleid had. Dat is de reden geweest dat hij het inkoopbeleid van de gemeente Nieuwegein heeft aangereikt, nadat deze daarvoor toestemming had gegeven. Volgens de heer Van den Belt heeft de gemeente Voorschoten daarmee niets gedaan, waarop hij daarna heeft gehandeld zoals hij gewend was bij andere gemeenten. Om die reden heeft hij de Stuurgroep geadviseerd om de civiele werkzaamheden openbaar aan te besteden.

Met betrekking tot het aanbestedingsproces merken wij het volgende op. Een raambestek met open posten is een bestek met daarin fictieve hoeveelheden waarop eenheidsprijzen dienen te worden afgegeven. Het werk wordt opgedragen in deelopdrachten, in tegenstelling tot een RAW-bestek waarbij de opdracht in één keer wordt gegund voor de hele aanneemsom. In een volgens de RAW-systematiek opgesteld bestek wordt de omschrijving van het werk en de randvoorwaarden die daaraan worden gesteld, zodanig geformuleerd dat zij niet voor meer dan één uitleg vatbaar zijn. De informatie in het bestek wordt verstrekt in de vorm van een beschrijvende hoeveelhedenstaat en daarop afgestemde technische en administratieve bepalingen.

Uit ons onderzoek is gebleken dat op het moment dat de Grontmij in opdracht van de gemeente het raambestek gingen opstellen, het Definitief Ontwerp nog niet gereed was. Het bestek hebben zij opgesteld aan de hand van een Voorontwerp. De reden waarom zij op basis daarvan aan het werk zijn gegaan is dat er volgens hen tijdsdruk op het project zat, met name in verband met de subsidie van de provincie. Hen was te kennen gegeven dat deze in gevaar zou komen indien het werk niet in 2007 zou worden aanbesteed. Hoewel een werk als de Traverse volgens de medewerkers van de Grontmij door middel van een raambestek met open kostenposten kan worden aanbesteed, is dat volgens hen niet gebruikelijk. De gemeente wilde echter zo veel mogelijk flexibiliteit in het bestek omdat nog niet bekend was op welke wijze het werk zou worden uitgevoerd. Een raambestek met open posten zou in een dergelijke situatie een optie kunnen zijn aldus de Grontmij, maar dan dienen er wel grenzen te worden gesteld aan de flexibiliteit van het bestek,. Een belangrijk aandachtspunt bij een openpostenbestek is volgens de Grontmij dan ook de noodzaak van 'de meedenkende aannemer'.

De term 'meedenkende aannemer' wordt wel vaker gebruikt in de bouwwereld. Er is dan sprake van een bouwteam waarin niet alleen de opdrachtgever, maar ook de toekomstige potentiële aannemer zitting heeft. In het bouwteam denkt de aannemer mee over het te realiseren project. Omdat op dat moment nog niet vast staat dat de betreffende 'meedenkende aannemer' ook de opdracht wordt gegund, wordt hem een vergoeding voor zijn werkzaamheden in het bouwteam gegeven op het moment dat de opdracht inderdaad niet aan hem wordt gegund. Bij het project de Traverse is geen gebruik gemaakt van een 'meedenkende aannemer', te meer omdat geen sprake was van een bouwteam.

In de reactie van de ambtelijke organisatie op de wederhoor werd aangegeven dat destijds door de organisatie is verzuimd om aan de raad te melden dat het aanbesteden middels een raambestek met open kostenposten, naast het voordeel van snel te kunnen starten, een financieel risico met zich meebrengt.

²⁰ Zie ook hetgeen eerder in dit rapport over de hardheid van de eisen van de provincie is opgemerkt.

Nier eerder dan op 10 juli 2007 wordt het concept Masterplan gepresenteerd in de raadscommissie WRG.²¹ Wethouder Horlings zegt tijdens deze presentatie dat het 'financiële wensbeeld' van het college is dat het ontwerp van het Masterplan in totaal € 7,8 miljoen gaat kosten. Volgens hem is dat ontwerp van het Masterplan echter financieel niet haalbaar en daarom zal het college in september 2007 een ander, nieuw ontwerp laten zien. Indien het Masterplan niet doorgaat, dan zal het noodzakelijke onderhoud aan de weg ongeveer de helft bedragen van de totale kosten die nodig zijn voor het Masterplan, aldus de wethouder.

Op 21 augustus 2007 worden aannemers door de gemeente aangeschreven met een uitnodiging om een offerte uit te brengen. In de brief is onder andere opgenomen dat het project nog dat jaar moet worden aanbesteed en dat het ontwerpproces op dat moment nog gaande is. Daarnaast moet nog verdere besluitvorming plaatsvinden, waarbij de omvang van het uit te voeren project en de eventuele fasering dient te worden uitgewerkt in een definitief ontwerp. Gezien de onduidelijkheid over wat exact moet worden uitgevoerd en het feit dat de aanbesteding dat jaar moet plaatsvinden, zegt de gemeente te denken aan een raambestek op basis van open posten met fictieve hoeveelheden. De gemeente geeft in de brief aan dat zij daarover graag nader geadviseerd wil worden.²²

Naar aanleiding van het commentaar van de brandweer op de plannen heeft de projectleider op 23 augustus 2007 een overleg met de brandweercommandant. Uitkomst van het overleg is onder meer dat de middenberm overrijdbaar zal worden. Verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng is gevraagd om de Traverse tevens te toetsen op basis van de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en eventuele andere adviezen aan te reiken.²³

Door het bureau Goudappel Coffeng wordt op 13 september 2007 de eerste versie van het advies 'Herinrichting Traverse Verkeersveiligheidstoets Masterplan' uitgebracht.²⁴ Vervolgens wordt op 2 oktober 2007 de raad voorgesteld het 'Voorstel uitvoering 1^e fase de Traverse' in de inspraak te brengen. De kosten voor de aanleg van de gehele Traverse worden nu geraamd op € 6.610.000, exclusief omzetbelasting maar inclusief voorbereidingskosten. Het subsidiebedrag dat op dat moment is toegekend, dan wel wordt verwacht, bedraagt € 2.657.000.²⁵ Verder blijkt dat, indien besloten zou worden De Traverse niet aan te leggen, de onderhoudskosten voor alleen het uitvoeren van groot onderhoud aan de gehele bestaande weg een investering vraagt van ongeveer € 4.375.000, exclusief omzetbelasting. In het voorstel wordt geen verdere financiële onderbouwing van dit bedrag gegeven.

²¹ College van B&W Voorschoten, Adviesnota aan de Raad, 'Herinrichting van de Traverse Leidseweg-Centrum-Veurseweg', nr. 015, 06-03-2008.

²² Brief gemeente Voorschoten/UB aan DHV B.V., 'Offerte bestek met open posten en detailengineering', 21-08-2007.

²³ Uiteindelijk leidt dit in maart 2008 tot een voorstel inzake de overrijdbaarheid van de middenberm waarmee de politie en de brandweer kunnen instemmen.

²⁴ Goudappel Coffeng, 'Gemeente Voorschoten. Herinrichting Traverse. Verkeersveiligheidstoets masterplan', eerste versie, VST011/Vnj, 13-09-2007.

²⁵ Dit bedrag is opgebouwd uit een BDU-uitkering van € 1.455.000 met nog eens een bedrag van € 1.102.000 (wordt verwacht maar is nog niet zeker op dat moment) met daarnaast € 100.000 dat beschikbaar is gekomen als gevolg van vrijval herinrichting Nassauwijk.

Wel is in algemene termen opgenomen dat de betreffende onderhoudskosten bestaan uit het vernieuwen van het asfalt, de verkeersregelinstallaties (VRI-installaties), de openbare verlichting en het opknappen van een deel van de voet- en fietspaden. Hiervoor is geen subsidie beschikbaar en de kosten daarvan zouden dan volledig voor rekening van de gemeente komen.²⁶

Vervolgens spreekt de raad op 1 november 2007²⁷ over het in inspraak brengen van het Masterplan, hoewel op dat moment het totale financiële overzicht nog niet gereed is. Het voorstel levert een discussie in de raad op tussen raadsleden en de verantwoordelijk portefeuillehouder wethouder Horlings. De discussie spitst zich toe op de vraag of het verstandig is het Masterplan dan al in de inspraak te brengen omdat dit mogelijk aanleiding kan zijn tot drastische wijzigingen die van invloed kunnen zijn op de financiële aspecten. Wethouder Horlings geeft daarop aan dat hij de inspraak niet wil belasten door van tevoren harde financiële kaders aan te geven. Hij is van mening dat eerst gekeken moet worden naar de uitkomsten van de inspraak en dan pas te komen tot de gewenste financiële kaders. Vervolgens wordt het voorstel zonder verdere stemming door een meerderheid, bestaande uit de coalitiepartijen, in de raad aangenomen.²⁸

In de tussentijd heeft de gemeente grote moeite om van één van haar opdrachtnemers, Aveco de Bondt, de vereiste technische tekeningen geleverd te krijgen. Hierover ontstaat een conflict dat zo hoog oploopt dat op 8 oktober 2007 Aveco de Bondt, met het oog op een gepland overleg op de dag daarna, gesommeerd wordt per onmiddellijk de tekeningen en rapportage aan te leveren. Aangezien deze druk niet tot het gewenste resultaat leidt, zegt de gemeente de samenwerking met het bureau op²⁹ en verstrekt vervolgens aan Grontmij de opdracht om zorg te dragen voor het opmaken van de benodigde tekeningen en rapportage.³⁰

Op 22 november 2007 wordt door de Grontmij het raambestek met open kostenposten aan de gemeente uitgebracht op basis waarvan met de aanbestedingsprocedure wordt gestart. In dat kader dient Dura Vermeer (verder: de aannemer) op 19 december 2007 haar inschrijfstaten in bij de Grontmij die inmiddels namens de gemeente het gehele aanbestedingstraject verzorgt en begeleidt. Uit het verslag van de vergadering van het Ontwerpteam van 20 december 2007 blijkt dat er acht inschrijvers zijn waarvan Dura Vermeer de goedkoopste is.

²⁶ Raadsvoorstel 074, 'Voorstel uitvoering 1^e fase de Traverse'. 02-10-2007.

²⁷ Notulen raadsvergadering 01-11-2007.

²⁸ Notulen raadsvergadering 30-10-2007.

²⁹ Verwijzing in: Brief gemeente Voorschoten (A. van der Craats, behandeld door J. van den Belt) aan Aveco de Bondt t.a.v. J. Martina, RB/JB, 'In gebrekestelling', 21-11-2007.

³⁰ Brief gemeente Voorschoten (A. van der Craats, behandeld door J. van den Belt) aan Aveco de Bondt t.a.v. J. Martina, RB/JB, 'In gebrekestelling', 21-11-2007.

Op het moment dat in het kader van de inspraak op 26 en 27 november 2007 de bewonersavonden worden gehouden, was het raambestek met open posten al in de aanbestedingsprocedure gebracht.³¹ Volgens de Grontmij was er tijdens deze avond veel commotie en weerstand jegens het plan. Het gaf hen een ongemakkelijk gevoel 'in het achterhoofd wetende dat het plan inmiddels in aanbesteding zat op basis van het VO'. Wij merken op dat indien in het raambestek met open kostenposten nog geen posten zijn opgenomen die daarin wel hadden moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld op basis van aanpassingen die het gevolg zijn van de inspraakprocedure, de aanbesteding plaatsvindt op basis van een niet adequaat en onvolledig bestek.

Uit een conceptmemo van de extern projectleider, waarin een planningsvoorstel voor de behandeling van de Traverse in het college en de raad is opgenomen, blijkt dat naar aanleiding van de inspraakperiode vele reacties zijn binnengekomen en dat de beantwoording en verwerking daarvan nog de nodige tijd zal vergen.³² Het is dan inmiddels 11 januari 2008.

3.2.3 Periode december 2007 tot en met 10 april 2008 (de gunning)

Tijdens de aanbestedingsprocedure werden door de potentiële aannemers drie inschrijfstaten uitgebracht die op hetzelfde werk betrekking hadden. Eén inschrijfstaat gaf de kosten aan van werkzaamheden die uitsluitend zouden worden uitgevoerd tijdens de nacht, 's avonds of in het weekend. Een andere inschrijfstaat had betrekking op uitsluitend werkzaamheden die werden uitgevoerd op doordeweekse dagen en de derde inschrijfstaat vormde een combinatie van beide mogelijkheden. Hoewel de extern projectleider met deze wijze van inschrijven geen ervaring had, heeft hij, omdat het er zijns inziens logisch uitzag, er wel zijn goedkeuring aan gegeven. In de praktijk zou de werkverdeling op basis van de verschillende inschrijfstaten bijvoorbeeld 80-10-10% zijn.

Na de aanbesteding in december 2007 vindt op 17 januari 2008 een eerste gesprek plaats met de aannemer waaraan het werk later zal worden gegund. Uit een brief van de gemeente van 27 februari 2008 blijkt dat de aannemer wordt gevraagd om de 'gestanddoeningstermijn' te verlengen tot en met 5 april 2008, omdat de behandeling in de raad is gepland op 3 april 2008. In de brief wordt de aannemer verzocht, vooruitlopend op de gunning, alvast te starten met de voorbereiding.³³ In zijn brief van 17 maart 2008 laat de aannemer de gemeente weten akkoord te gaan met de verlenging van de termijn. Daarin wordt verder aangegeven dat de werkvoorbereidingen niet optimaal kunnen worden opgestart vanwege het feit dat op dat moment weinig nieuwe informatie beschikbaar komt in de vorm van dwarsdoorsneden, detailtekeningen en hoeveelheden. Het starten met de werkzaamheden in het eerste kwartaal van dat jaar, zoals eerder de bedoeling was, zal dan ook niet mogelijk zijn.³⁴

³¹ Volgens het raadsvoorstel van 14 februari 2008 zijn er twee informatiemarkten gehouden op 26 en 27 november 2007. De inspraaktermijn is formeel aangevangen op 2 november 2007 en heeft geduurd tot en met 14 december 2007. Het bestek met open posten was reeds op 22 november 2007 door de Grontmij aan de gemeente uitgebracht.

³² Aan wie deze memo is gericht is niet bekend.

³³ Brief van 27 februari 2008, kenmerk De Traverse, J. van den Belt, Afdeling Ruimtelijk Beheer, Onderwerp: verzoek uitstel gunning en opdracht voorbereiding. Dit is ook besproken in de vergadering van de Stuurgroep van 30 januari 2008.

³⁴ Brief van 17 maart 2008 van Dura Vermeer aan de gemeente, referentie 43?8-191-DJD, onderwerp: Verzoek uitstel gunning en opdracht voorbereiding.

Op 6 maart 2008 brengt het college een adviesnota uit aan de raad inzake de 'Herinrichting van de Traverse Leidseweg-Centrum-Veurseweg'.³⁵ Het betreft het definitieve plan, dat naar aanleiding van de inspraak op een aantal punten is aangepast en waarvan de kosten worden geraamd op € 6,606 miljoen, inclusief één rotonde (bij de Raadhuislaan).³⁶

Op 19 maart 2008 wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Wonen, Ruimte en Groen (WRG) door middel van zogenaamde rondetafelgesprekken en een inhoudelijke behandeling. Op 3 april 2008 neemt de raad in meerderheid, bestaande uit de coalitiepartijen, het aangepaste plan voor de Traverse aan. Daarbij wordt het taakstellend budget vastgesteld op € 6,606 miljoen. Nu het taakstellend budget door de raad is vastgesteld gaat het college op 10 april 2008 over tot de gunning van de opdracht aan de aannemer op basis van het raambestek met open kostenposten. De werkzaamheden zullen in deelbestekken worden uitgevoerd waarbij het eerste deelbestek betrekking heeft op de werkzaamheden aan de Veurseweg³⁷. De Grontmij verklaarde over de periode net voor de gunning dat in april 2008 een tweede gesprek plaatsvond tussen de gemeente (lees: de projectleider) en de aannemer. Het was een dag voor het aflopen van de gestanddoeningstermijn waarna bij het aflopen van deze termijn de opdracht gegund moet gaan worden. De geïnterviewden van de Grontmij gaven tijdens het interview aan dat zij het vreemd vonden dat de gemeente tijdens dat gesprek niet heeft voorgesteld de aflooptdatum van de gestanddoeningstermijn op te schuiven, zodat een aantal zaken in het raambestek beter bekeken kon worden. De gemeente is echter tot gunning over gegaan zonder daarvan Grontmij op de hoogte te stellen. Het gevolg was dat de opdracht vervolgens binnen het raamcontract werd gegund. Volgens de Grontmij zouden er hooguit nog gesprekken kunnen plaatsvinden over de deelopdrachten. Met de gunning op zak had de aannemer een veel sterkere positie dan wanneer de gunning zou zijn aangehouden, aldus de Grontmij.

³⁵ College van B&W Voorschoten, Adviesnota aan de Raad, 'Herinrichting van de Traverse Leidseweg-Centrum-Veurseweg', nr. 015, 06-03-2008.

³⁶ Notitie onderzoek Traverse t.b.v. oriëntatiegesprek met externe ondersteuning', 31-07-2009, p.2.

³⁷ Zie brief van 10 april 2008 van de gemeente aan Dura Vermeer, kenmerk UB/2008, Afdeling Ruimtelijk Beheer, Onderwerp: gunning werkzaamheden i.k.v. bestek 13/261/07 De Traverse Voorschoten.

4 De sturing en beheersing van de uitvoering van het project

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt aan de orde op welke wijze de projectorganisatie was ingericht en hoe deze feitelijk heeft gefunctioneerd. Een overzicht daarvan is opgenomen in de bijlage 4 van dit rapport. Tevens komt daarbij aan de orde welke maatregelen zijn genomen om het project te sturen en te beheersen. Tenslotte gaan wij ook in op de uiteindelijk geconstateerde kostenoverschrijding.

4.2 De projectorganisatie vanaf december 2006 tot 1 juli 2008

Op 8 december 2006 wordt door de afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling, Ruimtelijk Beheer en het Uitvoerend Bedrijf van de gemeente een Plan van Aanpak 'Realisatie Herinrichting tracé Leidseweg-centrum Veurseweg' uitgebracht, welk plan wordt vastgesteld door de Stuurgroep.³⁸ Op de Stuurgroep, die onderdeel uitmaakt van de projectorganisatie, wordt in paragraaf 4.2.2 nader ingegaan. De verspreiding van het Plan van Aanpak heeft plaatsgevonden onder zowel bestuurders³⁹ als ambtenaren. In de volgende paragrafen gaan wij op hoofdlijnen in op de taken en verantwoordelijkheden van de personen die bij het project De Traverse zijn betrokken en die zijn beschreven in het hiervoor genoemde Plan van Aanpak.

Vooruitlopend daarop hebben wij geconstateerd dat er geen sprake is geweest van een duidelijke projectdefinitie bij de Traverse. Oorspronkelijke plannen voor de aanleg van een drietal rotondes zijn uiteindelijk omgezet in een Plan van Aanpak voor de gehele traverse door Voorschoten van gemeentegrens tot gemeentegrens. Ten tijde van de eerste besluitvorming door de raad blijkt onduidelijk te zijn geweest dat de gepresenteerde kosten betrekking hadden op een korter tracé dan waar de raad meende van uit te kunnen gaan. Die verwarring bleek bij sommige betrokkenen nog steeds te bestaan op het moment dat dit onderzoek werd uitgevoerd.

4.2.1 De betrokkenen: taken en verantwoordelijkheden

Het project wordt integraal geleid over drie afdelingen heen. De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling (RO) is daarbij verantwoordelijk voor de initiatie en de definitiefase en kaderstelling, inclusief de verantwoordelijkheid voor de beschikbare middelen en de afstemming met de projectleiders van de aanpalende projecten. In het Plan van Aanpak wordt een aantal aanpalende projecten genoemd die mogelijk van invloed zijn op de planning van de aanleg van De Traverse. Genoemd wordt onder andere de aanpak van het centrumgebied, met als grootste raakvlak de aanleg van de rotonde bij het Deltaplein en de ontwikkeling en bouw van de vestiging van Albert Heijn.

Het procesmanagement, de projectafbakening, inclusief de inventarisatie van de benodigde gegevens, vallen onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Ruimtelijk Beheer (RB). Het Uitvoerend Bedrijf (UB) tenslotte is verantwoordelijk voor de engineering- en de uitvoeringsfase. Verantwoordelijk wethouder voor het project is wethouder Horlings, die tevens portefeuillehouder financiën is. De algemeen verantwoordelijk manager en budgethouder is de heer Van de Craats, op dat moment hoofd van de afdeling RB⁴⁰.

³⁸ Lees: De Traverse

³⁹ In ieder geval de wethouders Horlings en Van Dunné

⁴⁰ Vervolgens is de heer Van de Craats per 1 januari 2008 benoemd tot hoofd van de afdeling RO.

De verantwoordelijk manager voor het ontwerpbesluit en voor de financiering van het project is de heer Weertman, op dat moment hoofd van de afdeling RO. Verantwoordelijk manager voor de voorbereiding en realisatie, inclusief budgetbeheerder van het deelbudget, is de heer Diekhuis als hoofd UB.

Hoewel het toenmalig hoofd van de afdeling RB algemeen verantwoordelijk manager en budgethouder is, geeft hij tijdens het interview aan dat hij nauwelijks betrokken is geweest bij de voorbereiding van het project. Met zijn vertrek naar de afdeling RO op 1 januari 2008 heeft hij de eindverantwoordelijkheid voor het project overgedragen aan zijn interim opvolger, mevrouw Pon, terwijl hij zelf nog wel een aantal malen de vergaderingen van de Stuurgroep heeft bijgewoond.

4.2.2 De gremia

In het Plan van Aanpak worden de volgende drie gremia genoemd die deel uitmaken van de projectorganisatie. De Stuurgroep Herinrichting tracé Leidseweg-centrum-Veurseweg (verder: de Stuurgroep) is verantwoordelijk voor de voortgangsbewaking en heeft als taak de besluitvorming in college en raad voor te breiden. Wethouder Horlings is voorzitter van de Stuurgroep. Lid van de Stuurgroep zijn voorts de extern projectleider de heer Van den Belt en de Managementteamleden de heren Van de Craats, Weertman en Diekhuis, alsmede de voormalig informeel 'projectleider' de heer Van der Meer. In eerste aanleg is wethouder Van Dunné agendalid van de Stuurgroep, maar met ingang van 31 mei 2007 wordt ook hij volwaardig lid van de Stuurgroep⁴¹.

Tevens is sprake van een Ontwerpteam. Daarin hadden op dat moment zitting de projectleider de heer Van den Belt, tevens voorzitter, de heer Van Kins van de afdeling RB, en diverse externen waaronder de landschapsarchitect, Aveco de Bondt die verantwoordelijk was voor de civieltechnische uitwerking van het Voorontwerp en de Stedenbouwkundig ontwerper. In zijn reactie in het kader van de wederhoor merkte de projectleider, de heer Van den Belt, op dat ook de teamleider UB en de verkeerskundige van de afdeling RB alsmede de groenbeheerder van RB in het ontwerpteam zitting hebben gehad. Verder heeft er volgens hem geen Stedenbouwkundig ontwerper in het team zitting gehad en is Aveco de Bondt later opgevolgd door de Grontmij.

Nadat het definitieve ontwerp van De Traverse gereed is, wordt het Ontwerpteam opgevolgd door een technisch realisatieteam. In het realisatieteam zitten met name medewerkers van het Uitvoerend Bedrijf (UB). Voorzitter is de projectleider⁴² de heer Van den Belt. Tot slot wordt genoemd het Communicatieteam waarvan de heer Van den Belt eveneens voorzitter is.

4.2.3 De besluitvorming

In het Plan van Aanpak wordt onderkend dat er momenten zijn dat over het project besluiten dienen te worden genomen. Deze vinden plaats op verschillende niveaus. Zo kan de projectleider, binnen de kaders van het projectplan, besluiten nemen. De overige vereiste besluiten worden eerst voorgelegd aan het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling⁴³. Vervolgens worden de belangrijkste besluitvormingspunten voorgelegd aan de Stuurgroep, die op zijn beurt besluit welke punten in het college of de raad dienen te worden ingebracht.

⁴¹ Zie verslag van de vergadering van de Stuurgroep van 31 mei 2007.

⁴² Aangeduid als procesmanager.

⁴³ De heer A.G. van de Craats.

4.3 De projectorganisatie vanaf 1 juli 2008

Vanaf het moment dat het project door de afdeling RO op 1 juli 2008 wordt overgedragen aan de afdelingen RB en UB, is RB verantwoordelijk voor de budgetten, financiën en de uitvoering van het ontwerp, zoals door de raad is vastgesteld. Vanaf dat moment vinden de voorbereiding en uitvoering van het project plaats onder verantwoordelijkheid van het UB. Alle bestuurlijke besluiten worden ingebracht via het hoofd RB. De verantwoordelijk portefeuillehouder blijft wethouder Horlings.

Voor het projectmanagement geldt vanaf dat moment dat de projectleider onder de verantwoordelijkheid valt van de teamleider Bedrijfsbureau RB. Aan de teamleider wordt gerapporteerd over de financiën, de planning en 'belangrijke besluiten en zaken die de omgeving in belangrijke mate beïnvloeden'. De projectleider bepaalt onder verantwoordelijkheid van de teamleider Bedrijfsbureau de kaders, opdrachtformuleringen, hoofdplanningen, communicatietrajecten richting UB en daar waar nodig bereidt de projectleider ook de besluitvorming voor. Daarbij verzorgt de projectleider ook de offerteaanvragen, opdrachten, gunningen en leidt hij de voorbereiding en uitvoering van het project. Daarover wordt door hem gerapporteerd aan het hoofd van de afdeling UB.

Gelet op de omvang van het project, aldus de notitie waarin de projectorganisatie vanaf 1 juli 2008 wordt weergegeven, is gekozen voor een integrale projectleider. Die is verantwoordelijk 'van de wieg tot het graf om de continuïteit in het project te waarborgen'. De projectleider verzorgt ook alle opdrachten die hij laat ondertekenen door het verantwoordelijke hoofd van het onderdeel waarop de opdracht betrekking heeft. In dat kader worden adviezen en planvormingsopdrachten ondertekend door het hoofd RB en worden de voorbereidingswerkzaamheden en gunningen ondertekend door het hoofd UB.

In het kader van de wederhoor merkte de projectleider op dat 'ook de meeste (belangrijke) brieven via het hoofd RB of het hoofd UB verzonden' zijn.

1.3.1 De projectleider

De projectleider is de spin in het projectorganisatieweb. Voor deze taak is hij door de gemeente voor twee dagen per week ingehuurd omdat binnen de gemeente daartoe onvoldoende expertise en capaciteit aanwezig was. Volgens het Plan van Aanpak uit december 2006 behoorde het tot zijn taak onder andere het:

Fungeren als eerste aanspreekpunt voor medewerkers en bestuurders; voorbereiden van college- en raadsvoorstellen; organiseren van de externe en interne communicatie; overleggen met de subsidiegever van het project en het verzorgen van de subsidieaanvragen; verzorgen van de voortgangsrapportages; inhoudelijk aansturen van de betrokken medewerkers; bewaken van de kosten; opzetten en bewaken van de planning en het faciliteren en bewaken van het aanbestedingsproces; eerste aanspreekpunt voor de organisatie en bestuur met betrekking tot het project.

Het toenmalige hoofd RB gaf tijdens het interview aan dat het zijn taak was de projectleider te controleren op de uitvoering van zijn taken. Aangezien hij niet civiel technisch is opgeleid, heeft hij daarbij veel vertrouwd op de kundigheid van de projectleider. Het toenmalige hoofd RB controleerde de projectleider voornamelijk op hoofdlijnen. De projectleider zei tijdens het interview met hem dat hij als projectleider aan het hoofd van het project stond, maar geen (externe) opdrachten verstrekke, buiten zeer kleine opdrachten. Ook de selectie van bureaus en aannemers liep volgens hem via het hoofd UB. Inhoudelijk trok hij als projectleider 'aan de touwtjes, maar formeel lag de keuze en verantwoordelijkheid bij het hoofd van de afdeling UB.'

4.4 Feitelijke werking van de structuur

4.4.1 De Stuurgroep

Voor wat betreft de Stuurgroep merken wij op dat daarin vanaf 31 mei 2007 twee wethouders zitting hadden, namelijk wethouder Horlings als voorzitter en wethouder Van Dunné als lid. Voormalig wethouder Horlings zegt daarover tijdens het interview met hem dat er in dit geval meerdere afdelingen bij het project betrokken waren en dientengevolge ook een collega-portefeuillehouder. In de Stuurgroep diende vervolgens afstemming plaats te vinden en formele besluiten werden daarin niet genomen. Er waren geen bevoegdheden aan de Stuurgroep overgedragen en volgens hem bleef het college betrokken bij de voorstellen die naar de raad gingen. Aan de hand van diverse verslagen van de Stuurgroep hebben wij kunnen vaststellen dat daar in ieder geval de zaken zijn besproken waarop in een later stadium door het college en de raad besluiten zijn genomen. Wel kon, zoals het Plan van Aanpak aangaf, de Stuurgroep binnen de kaders van het project en de daarbij behorende budgetten besluiten nemen die geen collegebesluit behoefden. Het onderzoek heeft niet uitgewezen dat de Stuurgroep besluiten heeft genomen waar voor de instemming van het college was vereist.

4.4.2 Overige betrokkenen

Verder laten de eerste paragrafen van dit Hoofdstuk 4 zien dat de projectstructuur fijnmazig is opgezet. Vele actoren met even zovele taken en verantwoordelijkheden. Over de feitelijke werking van de projectstructuur zei een geïnterviewde dat het probleem was dat de voorbereiding van het project verricht is door een projectleider met ondersteuning van iemand van RB. Formeel was de betreffende geïnterviewde vanuit het UB opdrachtgever in het kader van de rolverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Vele zaken zijn echter volgens hem geregeld zonder daarbij de afdeling UB te betrekken. Op de vraag hoe dat kon antwoordde hij dat de kaders niet goed waren afgedekt en dat niet alle verantwoordelijkheden goed in kaart zijn gebracht. Zo dienen alle uitvoerende taken te worden verricht door het ingenieursbureau dat onderdeel uitmaakt van de afdeling UB. In de praktijk was het volgens hem anders. De projectleider regelde vanuit RB het hele proces zelf waardoor de afdeling UB volgens de geïnterviewde op een zijspoor werd gezet.

Wethouder Horlings merkte daarover in zijn reactie in de wederhoor op dat in zijn herinnering het hoofd van de afdeling UB vanaf het begin in de Stuurgroep heeft geparticipeerd. Ook de projectleider reageerde in het kader van de wederhoor op het vorenstaande. Volgens hem is een deel van de voorbereiding, zoals tekeningen en het bestek, gedaan door een civieltechnisch projectleider van de afdeling RB. De aanbesteding is daarna gedaan door de afdeling UB en is de afdeling UB ook betrokken geweest in het ontwerpteam en zijn tevens de concept tekeningen en het concept bestek ter commentaar aan de afdeling UB voorgelegd. Volgens de projectleider was het in eerste instantie de bedoeling dat UB de gehele voorbereiding van het project op zich ging nemen. Omdat daar geen capaciteit voor was is besloten dit werk uit te besteden. Verder zijn volgens hem de nieuwe civieltechnisch projectleider, de directievoerder en toezichthouders, allen voorgedragen en ingehuurd door de afdeling UB waarbij tevens alle onderzoeken vanuit UB zijn verricht. Normaliter is het volgens hem in de gemeente Voorschoten zo geregeld dat een projectleider rapporteert aan de teamleider van de afdeling UB. Voor wat betreft het project de Traverse is het zo dat de Stuurgroep en de extern projectleider daarvoor in de plaats zijn gekomen gezien de omvang van het project en het feit dat volgens hem de teamleider UB onvoldoende tijd heeft. Om die reden heeft volgens hem de afstemming met de teamleider UB plaatsgevonden in onder andere het Ontwerpteam en tijdens ad-hoc besprekingen.

In aansluiting op hetgeen in § 4.3.1 werd opgemerkt door de projectleider dat hij degene was die aan de touwtjes trok, blijkt dit ook uit ons onderzoek op basis van interviews alsmede uit documenten. Het beeld dat daaruit naar voren komt is dat meerdere zaken aangaande de Traverse werden afgehandeld door de extern projectleider in samenspraak met de verantwoordelijk portefeuillehouder Horlings. Daarbij hebben wij niet vastgesteld dat daarbij het college, voor wat de besluitvorming betreft, is gepasseerd. Tijdens een interview werd in dat kader opgemerkt dat het de stijl van wethouder Horlings was er bovenop te zitten dat ook door voormalig wethouder Horlings in zijn reactie op de wederhoor werd beaamd. Zijn verantwoordelijkheid, aldus voormalig wethouder Horlings, lag dan ook in het gedegen voorbereiden en uitvoeren van besluiten van raad en college.

Tot slot merken wij op dat de projectleider als externe kracht daartoe door de gemeente was ingehuurd. Dit voor gemiddeld twee dagen per week. De reden van deze inhuur was dat de gemeente niet beschikte over een projectleider die een dergelijk project als de Traverse aan zou kunnen.

Zoals hiervoor reeds vermeld werd als algemeen verantwoordelijk manager en budgethouder van het project het toenmalig hoofd van de afdeling RB aangewezen. Tijdens het interview met hem geeft hij echter aan dat hij nauwelijks betrokken is geweest bij de voorbereiding van het project. Ook gaf een door ons geïnterviewde aan dat hij als directievoerder in het Plan van Aanpak was opgenomen, maar dat daar in de praktijk weinig van terecht is gekomen en dat hij niet als zodanig heeft kunnen functioneren.

Hoewel de concerncontroller⁴⁴ geen rechtstreekse rol heeft inzake projecten, verklaarde zij tijdens het interview met haar dat zij binnen de organisatie heeft aangegeven en geconstateerd dat het financieel beheer van projecten geïntegreerd dient te worden in de taak van de concerncontroller. Zij was in het geheel niet, dan wel nagenoeg niet, betrokken bij projecten als de Traverse. Dat zij nagenoeg niet betrokken is kan ook worden opgemaakt uit de notitie van de projectleider van 10 augustus 2009. Deze notitie met als titel 'Financiële Sturing en bewaking Traverse', is op verzoek van het college opgesteld met het doel de financiële sturing van het project te verbeteren. In de notitie wordt onder andere ingegaan op de organisatie van de financiële sturing en de bewaking van opdrachten versus budgetten. De enige taak die daarin wordt beschreven voor de afdeling Financiën van de gemeente is dat opdrachten steekproefsgewijs worden gecontroleerd, waarbij de afdeling ondersteund wordt door de accountant.

Uit de reacties in het kader van de wederhoor is gebleken dat dit document een concept was waarvan er na die datum nog vele zijn verschenen. Het blijkt dat het college pas recent (oktober 2009) over de notitie 'Financiële Sturing en bewaking Traverse' een besluit heeft genomen. De reden dat het zo lang geduurd heeft voordat het college instemde met de notitie was dat de burgemeester, als portefeuillehouder Personeel en Organisatie, eerdere versies volstrekt onder de maat vond mede vanwege het ontbreken van een onafhankelijke financiële controle.

4.5 De uitvoerende fase van het project

4.5.1 Sturing en beheersing van de uitvoering

Nadat de raad de ontwerpfase van het project de Traverse heeft afgesloten door het nemen van een besluit, komt het project terecht in de uitvoerende fase. Reeds vóór de aanvang van de uitvoering van het project heeft de gemeente besloten het traject van de Traverse in fasen te verwezenlijken. Drie deelfasen worden daarbij aangehouden die volgtijdelijk worden uitgevoerd. De keuze hiervoor vloeide vooral voort uit de wens om het project beter te kunnen sturen en beheersen.

⁴⁴ De gemeentesecretaris gaf in het kader van de wederhoor aan dat de Concerncontroller beter aangeduid worden als de ambtenaar die belast is met de 'controloffunctie'.

Op 27 juni 2008 is het definitieve deelbestek voor de eerste fase van de Traverse gereed en door de gemeente aan de aannemer toegezonden, waarna dit op 10 juli 2008 door de gemeente en de aannemer gezamenlijk wordt beoordeeld. Enkele dagen later⁴⁵ lopen beide partijen de inschrijfstaat van de aannemer door met als gevolg dat de gemeente op 24 juli 2008 de aannemer opdracht geeft voor uitvoering van de eerste deelopdracht. De kosten daarvoor bedragen afgerond € 1,36 miljoen. Met de werkzaamheden wordt op 18 augustus 2008 aangevangen. Tijdens een vergadering tussen de aannemer, de gemeente en Het Miland, een bedrijf dat de directievoering van het project op zich gaat nemen, vraagt de aannemer een schriftelijke bevestiging aan de gemeente over de aan Het Miland toegekende directievoerende taken. Gevraagd wordt om een specificatie van de bevoegdheden en van de eventuele beperkingen. Op 16 september 2008 informeert de gemeente de aannemer per brief over de personen die de directievoering en het toezichthouderschap op de eerste deelopdracht zullen vervullen. Van hun bevoegdheden en taken wordt de aannemer eveneens op de hoogte gesteld.⁴⁶ Uit het verslag van de vergadering tussen de aannemer, Het Miland en de gemeente van 15 oktober 2008 blijkt echter dat tijdens deze vergadering de betreffende brief aan de aannemer wordt overhandigd.

Met betrekking tot deze brief merkt de projectleider in het kader van de wederhoor op, dat de betreffende brief reeds in juni 2009 gereed was en dat brief ook aan de aannemer was verstrekt. Alleen bleek later dat bij de brief niet de goede bijlage zat waarin de bevoegdheden van de directievoerder werden genoemd. Om die reden is in september 2009 opnieuw een brief met bevoegdheden van de directievoerder aan de aannemer verstrekt.

Over de functie van directievoerder en toezichthouder merken wij het volgende op. Tijdens de uitvoering van het project is de directievoerder onder andere verantwoordelijk voor het voorzitten van de bouwvergaderingen, het verzorgen van eventuele bestekswijzigingen en het namens de gemeente opdracht geven tot meer- en/of minderwerk dat valt binnen de stelposten tot en met € 5.000. Voor de meeste overige taken geldt dat de directievoerder in de meeste gevallen zijn handelen moet melden aan de projectleider dan wel eerst met hem daarover overleg dient te voeren. De toezichthouder houdt kort gezegd toezicht op het werk en verzorgt daarbij een aantal administratieve taken waaronder het bijhouden van een meer- en minderwerkstaat. De directievoerder en toezichthouder zijn in het veld de ogen en oren van de projectleider. Het zijn de mensen die toezien dat het werk in de praktijk wordt uitgevoerd zoals op papier is vastgesteld.

Wij hebben aan de hand van de verslagen van de Bouwvergadering, waarin buiten vertegenwoordigers van de gemeente ook de aannemer en de directievoerder zitting hadden, vastgesteld dat tijdens de vergaderingen die plaatsvonden in de periode 2 september 2008 tot en met 14 april 2009 door de aannemer diverse meer- en minderwerkstaten zijn uitgereikt.

⁴⁵ Op 15 juni 2008.

⁴⁶ Brief van 16 september 2008 van de gemeente aan Dura Vermeer, kenmerk 2008-UB-IB-SK-682, afdeling Uitvoerend Bedrijf, Onderwerp: Directievoering en Toezicht .

Hieronder volgt een overzicht van de ingediende staten met daarbij het bedrag aan meerwerk:

<u>Stand per</u>	<u>Bedrag meerwerk</u>
	<u>in Euro</u>
2-sep-08	52.144
24-sep-08	54.912
15-okt-08	71.820
10-nov-08	418.357
25-nov-08	418.717
16-dec-08	418.717

De opgave van 16 december 2008 is de laatste meer- en minderwerkstaat die wij in de documenten hebben aangetroffen

Uit het verslag van de vergadering van de Stuurgroep van 12 juni 2009 blijkt dat de aannemer met de tweede fase van project is begonnen, maar dat dit nog formeel door de gemeente bevestigd moet worden. Op 27 juni 2009 wordt door de gemeente aan de aannemer bevestigd dat in samenspraak met hem is besloten de opdracht voor de tweede fase te continueren een en ander 'op basis van de geldende eenheidsprijzen uit het basiscontract van het open postenbestek'.⁴⁷

4.5.2 De feitelijke sturing van het ambtelijk apparaat

Voor wat betreft de sturing van het ambtelijk apparaat, zowel in het kader van het project de Traverse als ook in het algemeen, hebben wij met name uit de gehouden interviews, het volgende beeld verkregen.

Met betrekking tot het project bestond weinig inhoudelijke betrokkenheid van de gemeentesecretaris en de afdelingshoofden RB en UB, terwijl er formeel toch sprake is van integraal management. Volgens de geïnterviewde die dat opmerkte was dat begrip in Voorschoten nog niet in de praktijk gebracht. Zo is er geen heldere lijn wie verantwoordelijk is, wie aanstuurt, en hoe de financiële controle werkt. Daarbij had volgens hem de projectleider onvoldoende bestuurlijk-politieke affiniteit hetgeen de wethouder kwetsbaar maakte. Op de vraag wie het totale overzicht over de kosten van het project had antwoordde de betreffende geïnterviewde dat er twee betrokken afdelingshoofden zijn (RB en RU) én een projectleider. Er werd volgens de geïnterviewde alle ruimte gegeven, maar niet gestuurd, waarbij volgens hem ook de gemeentesecretaris er niet bij betrokken was.

Een andere geïnterviewde stelde dat de wethouders relatief veel te zeggen hadden in de organisatie en daarnaast ook hun 'eigen' projecten hadden. Veel werkzaamheden werden zelf gedaan en niet altijd aan de ambtenaren overgelaten. Verder gaf deze geïnterviewde aan dat het in zijn tijd de heersende cultuur bij de gemeente Voorschoten was dat

⁴⁷ Brief van 27 juni 2009 van de gemeente aan Dura Vermeer, kenmerk 2009-UB-IB-CH-535, Afdeling Uitvoerend Bedrijf, Onderwerp: Opdrachtverlening 2^e deelopdracht op basis van open postenbestek GR 13/261/07 Herinrichting Veurseweg-Leidseweg te Voorschoten.

stukken voor behandeling in het college pas een dag daarvoor werden aangeleverd. De huidige gemeentesecretaris heeft tijdens het interview opgemerkt dat haar bemoeienis met de Traverse niet zo groot geweest is, behalve dat zij de raads- en collegevoorstellen heeft gezien die werden opgemaakt door de projectleider. Volgens haar was dat ook de lijn. In haar reactie in het kader van de wederhoor merkt zij het volgende daarover op. Voor een nota c.q advies wordt ingebracht in het college moet, zonodig, advies gevraagd zijn bij onder andere financiën, waarna het advies wordt verwerkt in de betreffende nota. Tevens wordt het stuk besproken in de staf, indien noodzakelijk met meerdere portefeuillehouders en (zonodig) MT. Daarna volgt volgens haar de parafenprocedure. Bij haar aantreden als gemeentesecretaris waren volgens haar de kaders voor de Traverse reeds vastgesteld en kwam het project in de uitvoeringsfase. Dat betekent volgens haar dat dan alleen nog afwijkingen gemeld worden.

Zoals de huidige gemeentesecretaris eerder tijdens het interview aangaf, diende de collegestukken toentertijd officieel op uiterlijk dinsdag 12.00 uur worden aangeleverd, waarna zij een middag de tijd had om de stukken door te lezen en te beoordelen. Op een eerder moment werd zij er niet bij betrokken. Wel is volgens haar op dit ogenblik de procedure aangepast. Voor die tijd had de bestuurder enorm veel te vertellen en als gemeentesecretaris krijg je dan in een vrij laat stadium de stukken te zien, aldus de gemeentesecretaris. In haar reactie op de wederhoor geeft zij aan dat afgelopen zomer (lees: 2009) de parafenprocedure is gewijzigd. De adviezen aan het college worden, na het doorlopen van het traject en na accordering van de opsteller van het document en het betreffende afdelingshoofd, getoetst door de Concernstaf dat volgens haar een extra kwaliteitsbewaking oplevert. Daarna zet de gemeentesecretaris haar paraaf en tot slot de wethouder.

4.5.3 De uiteindelijke kostenoverschrijding

Wij hebben vastgesteld dat tijdens de vergadering van de Stuurgroep van 12 juni 2009 een financiële tussenrapportage wordt verstrekt door de projectleider. In het verslag van de Stuurgroepvergadering staat dat in fase 1 ongeveer € 500.000,- meer is uitgegeven dan aanvankelijk was voorzien. Voor wat betreft fase 2 en 3 schat hij in dat het oorspronkelijk kredietbedrag met ongeveer € 900.000 zal worden overschreden. Een deel van deze kosten kunnen volgens de projectleider worden verrekend met de gemaakte rioleringskosten, omdat deze kosten daarop ook betrekking hebben. Ook zitten in het uitgevoerde meerwerk extra opgedragen herbestravingskosten, waarvoor door de raad extra middelen zijn toegewezen. Volgens de projectleider was deze mate van overschrijding niet te voorzien. Weliswaar was de overschrijding in de eerste fase volgens hem wel duidelijk, maar verwacht werd dat deze overschrijding voor een groot deel zou worden ingelopen in de fase 2 en 3, aldus het verslag van de Stuurgroep van 12 juni 2009.

Tijdens het interview met de projectleider zei hij dat voormalig wethouder Horlings met deze mate van overschrijding niet eerder bekend was dan op 12 juni 2009. Nog voordat er sprake was van overschrijdingen is volgens de projectleider afgesproken dat de Stuurgroep niet tussentijds de raad daarover zou informeren. Het project de Traverse was echter opgeknipt in drie fasen. Na de eerste fase zou men, aldus de projectleider, een terugblik op fase 1 hebben en een prognose maken voor de rest van het project. Dit zou ook na de tweede fase en na afronding van het gehele project plaatsvinden. Op die momenten zou volgens hem de raad geïnformeerd worden over de stand van zaken. Voormalig wethouder Horlings merkte in dat kader tijdens het interview op dat er afgesproken is dat per fase financieel verantwoording wordt afgelegd, hoewel dat doorgaans aan het einde van het totale project wordt gedaan.

Tijdens de uitvoering van het project hebben zich diverse situaties voorgedaan die hebben geleid tot meerkosten. Als voorbeeld is aan te wijzen de herbestraving van de voet- en fietspaden aan de Veurseweg in het najaar van 2008 en de extra inzet van de verkeersregelaars eveneens in het najaar van 2008. Op beide zaken wordt in § 5.2 nader

ingegaan. Verder was tijdens de voorbereiding van het project bij de nutsbedrijven geïnventariseerd of zij werkzaamheden moesten uitvoeren of dat er kabels in de weg lagen. Hun antwoord was negatief, aldus de projectleider. Alleen het waterleidingbedrijf gaf aan dat het werkzaamheden te doen had. Later bleek echter dat gasleidingen, kabels en ook de riolering vervangen dienden te worden. Uit het onderzoek is niet naar voren gekomen hoe het kan zijn dat door de nutsbedrijven in eerste instantie werd aangegeven dat zij geen werkzaamheden hadden uit te voeren. In het kader van de wederhoor merkte de projectleider aanvullend op dat eind 2006 de nutsbedrijven zijn bezocht door een medewerker van ProInfra die daartoe door de gemeente was ingehuurd. Volgens hem komt het regelmatig voor dat nutsbedrijven niet van tevoren aangeven dat zij nog werk moeten verrichten, zelfs als men daar expliciet om vraagt. Volgens hem gebeurt het nu nog, nu het eerste deel van de Traverse gereed is, dat er aanvragen binnen komen voor het aanleggen van nieuwe kabels en leidingen.

4.5.3.1 De oorzaken van de overschrijding

In de raadsinformatiebrief van 19 juni 2009 liet het college weten dat volgens haar de oorzaak van de overschrijding vooral lag in de extra werkzaamheden, met daarbij tevens het vooruitzicht dat ook de budgetten voor de fases 2 en 3 omhoog zouden moeten worden bijgesteld. De extra werkzaamheden die volgens het college de oorzaken vormen voor de overschrijding van fase 1, bestaan volgens haar met name uit het aanbrengen van nieuwe onderlagen ten behoeve van het asfalt, het inzetten van verkeersregelaars, het herstellen van de schade aan de voetpaden, meer bebording om de veiligheid te garanderen dan voorzien was in het bestek en meer begeleiding en projectleiding doordat omwonenden en bedrijven extra aandacht nodig hadden.

Zoals wij eerder hebben opgemerkt is uit het onderzoek naar voren gekomen dat niet alle posten in het raambestek met open kostenposten waren opgenomen. In het raambestek van de Traverse – dat in een ongebruikelijk vroeg stadium van het project is samengesteld – zijn namelijk posten vergeten door de haast waarmee het is opgesteld. Bovendien waren op dat moment andere factoren aan te wijzen die van invloed waren op de gang van zaken, in het bijzonder de noodzaak om de inspraak van omwonenden van de Traverse tijdig te starten. De combinatie van factoren zette het proces onder druk. De medewerkers van de Grontmij verklaarden daarover dat het zaak was een definitief ontwerp gereed te hebben voordat met de bewoners over het plan gepraat zou gaan worden. Volgens hen heeft het immers weinig zin belanghebbenden inspraak te gunnen op een project dat gedurende de rit telkens wordt veranderd en bijgesteld. Terwijl men echter nog bezig was aan het definitief ontwerp moest aan de ontwikkelende en organisatorische kant al aan een solide contract voor de aannemer(s) gewerkt worden, aldus de Grontmij. Volgens hen begonnen al vroeg een aantal fasen binnen het project door elkaar heen te lopen, waardoor volgens hen zij in feite het contract moesten baseren op een voorlopig ontwerp. `

In een nadere toelichting op de vraag hoe er zoveel druk op het proces kwam te staan, gaven de geïnterviewde medewerkers van Grontmij aan dat vanuit de gemeentelijke organisatie een harde eindtermijn was gesteld voor de voltooiing van de aanbesteding. Zij meenden dat die haast weer voortkwam uit de noodzaak om de provinciale subsidie die voor het project onontbeerlijk was veilig te stellen. Terugblikkend stelt Grontmij dat het binnenhalen van de subsidie van meet af aan het hele proces onder hoge druk heeft gezet. Grontmij werd eind september 2007 door de gemeente ingehuurd voor het opstellen van het raambestek en in december 2007 diende de aanbesteding rond te zijn.

Dat is extreem kort, volgens enkele geïnterviewden. De weg van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp werd dan ook volgens de Grontmij gekenmerkt door vele wijzigingen. Daarbij werd als voorbeeld gewezen op het feit dat men nog tijdens de uitvoering met

vragen door de brandweer geconfronteerd werd, waarover pas tijdens de uitvoering kon worden besloten.

Als extra financiële complicatie wees het college in de raadsinformatiebrief van 19 juni 2009 op de noodzaak van een bijstelling van de fasen 1 en 2. Volgens het college was de kwaliteit van het bestek hiervan de belangrijkste oorzaak, gecombineerd met de wijze van inschrijven door de aannemer en het feit dat niet al het werk in het bestek was opgenomen. Voor wat dat laatste betreft delen wij de zienswijze van het college.

4.5.3.2 De stand van zaken met betrekking tot de hoogte van de kostenoverschrijding

Kort voor het afsluiten van ons onderzoek hebben wij de projectleider gevraagd of hij een overzicht had van de exacte overschrijding van fase 1 en de verwachte overschrijding van fase 2 en 3. Wat hij op 21 oktober 2009 aan ons kon presenteren was een concept. Dit concept hebben wij als bijlage 2 bij dit rapport gevoegd. In de bijbehorende e-mail gaf hij aan dat er voor hem nieuwe feiten aan het licht waren gekomen, waarover hij het volgende opmerkte:

'Er lijkt sprake van een voor mij nieuw besluit dat de uren van medewerkers ten laste moeten worden gebracht van het project. Dit is in de begroting opgenomen. Hiervoor is voor de Traverse in de begroting een kostenpost van 127.650 opgenomen. Uren zijn echter niet geboekt. In het overzicht is dit als kostenpost opgenomen. Bij aanvang van het project was het beleid om geen uren van eigen personeel ten laste te brengen van het project. Aan de middelenkant is een dekking van 99.999,- vervallen. Dit betrof subsidie Nassauwijk. Ook dit is voor mij nieuw en rapporteer ik aan de stuurgroep `.

Dat in oktober 2009, vier maanden nadat geconstateerd is dat het budget van de Traverse met ongeveer € 1,1 miljoen wordt overschreden, nog geen uitsluitsel kan worden gegeven over de exacte omvang van de overschrijding, sluit wellicht aan bij het volgende.

Ieder kalenderjaar voert de accountant van de gemeente een interim-controle uit waarover aan het college wordt gerapporteerd door middel van een Managementletter. In de Managementletter van 10 december 2008 wordt geconcludeerd dat de gemeente in 2008 nog niet voldoende 'in control' is. Een te ontwikkelen punt is daarbij onder andere dat de 'Regeling budgetbeheer en budgetbewaking' beter wordt nageleefd. In deze Regeling is de functiescheiding aangegeven tussen opdrachtverstrekking en de controle op de prestatielevering. Volgens de accountant laten de eerste voorlopige uitkomsten van de interne controle over 2008 zien dat de Regeling in relatief veel gevallen niet juist wordt nageleefd.

De in het kader van de wederhoor op het vorenstaande gegeven reactie hield in dat naar aanleiding van de opmerkingen van de accountant er een plan van aanpak is opgesteld welke is besproken in het college en de raad.

Op 16 november 2009 liet de projectleider in een e-mail weten dat de op 21 oktober 2009 aangeboden financiële overzichten, nog steeds actueel zijn.

5 De actieve en passieve informatie aan de raad tijdens de uitvoering

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de informatie die het college actief en passief heeft verstrekt aan de raad over de uitvoering van het project na de start op 18 augustus 2008. Wij benoemen daarbij het betreffende document waarin de informatie is opgenomen, alsmede de strekking daarvan⁴⁸. Deze documenten krijgen nadere aandacht indien blijkt dat de daarin gegeven informatie afwijkt van de onderzoeksbevindingen of wanneer bepaalde informatie anderszins aanleiding geeft tot commentaar. In dat verband is een opmerking vooraf op zijn plaats. De informatie kan niet in alle gevallen expliciet worden gescheiden in een deel dat actief en een deel dat passief door het college is verstrekt. In de regel is een informatiebrief aan de raad een vorm van actieve informatievoorziening. In het dossier hebben wij echter ook informatiebrieven aangetroffen waarmee eerdere vragen van fracties in de raad worden beantwoord. In dat laatste geval betreft het dus passieve informatie dat door het college aan de raad wordt verstrekt.

5.2 De informatievoorziening aan de raad

In de informatiebrief aan de raad van 24 oktober 2008 wordt gemeld dat het eerste deel van het werk van deelfase 1⁴⁹ inmiddels is afgerond en dat het tweede deel van deelfase 1⁵⁰ is gestart. Het college heeft ook een voortgangsrapportage in de brief opgenomen waarmee tevens de schriftelijke vragen, die door de fractie van de VVD op 2 oktober 2008 aan het college zijn gesteld, worden beantwoord. Tevens wordt gemeld dat, om verdere schade aan woningen te voorkomen, besloten is de bus niet over de tijdelijke busbaan te laten rijden, maar gewoon over de rijbaan. Omdat het daarbij gaat om de enig beschikbare rijbaan, worden de bussen met behulp van verkeersregelaars tegen het verkeer ingeleid, zodat de verkeerssituatie veilig blijft. Geprobeerd wordt deze situatie zo kort mogelijk te houden door de aannemer van 07.00 – tot 22.00 uur en in de weekenden te laten werken.

Met betrekking tot de aanduiding fase 1 en fase 2 merken wij op dat dit enige verwarring zou kunnen scheppen omdat de uitvoering van het gehele project in 3 deelfasen wordt uitgevoerd. De fase 1 en 2 waarover in de voortgangsrapportage wordt gesproken maken deel uit van deelfase 1 dat is onderverdeeld in 4 fasen.

In de informatiebrief wordt verder opgemerkt dat de deadlines om voor subsidie in aanmerking te komen, worden gehaald. Ook hieruit kan worden opgemaakt dat het college nog steeds van mening is dat het project de Traverse onder tijdsdruk staat op basis van de door de provincie aan de gemeente toegekende subsidie. Met betrekking tot de tijdsdruk in relatie tot de subsidie volstaan wij daarbij te verwijzen naar hetgeen daarover eerder is opgemerkt in § 3.2 van dit rapport.

Op 3 november 2008 wordt de tweede Bestuursrapportage (Berap) uitgebracht waarin het college voorstelt om, ter completering van een goed heringerichte Veurseweg, de voetpaden over de gehele lengte en breedte opnieuw te bestraten. Letterlijk staat daarin opgenomen dat 'ter completering van een goed heringerichte Veurseweg het een sterke voorkeur heeft nu ook de voetpaden over de gehele lengte en breedte te herstraten. Hiertoe is geen budget aanwezig in het wegbeheerprogramma (het was geen

⁴⁸ Niet opgenomen zijn de nieuwsbrieven en de berichtgeving op de website van de gemeente Voorschoten.

⁴⁹ Fase 1 betreft de even zijde van de Veurseweg, tussen de Karel Doormanlaan en het Laantje van Wissen en tussen de Karel Doormanlaan en Hoogvliet.

⁵⁰ Fase 2 betreft de oneven zijde van de Veurseweg tussen de Karel Doormanlaan en het laantje van Wissen.

noodzakelijk groot onderhoud in de komende jaren). Om dit uit te voeren zal er dus een extra budget moeten worden toegevoegd. In de oorspronkelijke projectuitwerking deel Veurseweg is uitgegaan van maar gedeeltelijk herstraten van de fiets- en de voetpaden op het trajectdeel Veurseweg. Vanuit het wegbeheer zal een budgetbijdrage aan dit project worden gedaan voor geraamd noodzakelijk onderhoud in de periode 2008 t/m 2011 aan deze fiets- en voetpaden van ca. € 10.000. Tijdens de uitvoering van dit project blijkt dat er veel kleine delen van het trottoir opgebroken en weer hersteld worden. Dit is het gevolg van werkzaamheden derden en van de traverse zelf. Om een strak straatbeeld terug te krijgen is het nodig om het hele trottoir te hertegelen. Voorgesteld wordt om € 215.000 vanuit het overschot in programma 3 te gebruiken voor het integraal herstraten van de trottoirs`.

Op 4 november 2008 wordt de voortgangsrapportage inzake De Traverse behandeld in het college. Uit de aantekeningen van deze vergadering blijkt dat het college besluit om daarvan kennis te nemen en deze aan de raad te zenden.⁵¹ Over de tweede bestuursrapportage vindt op 27 november 2008 discussie plaats in de raad. In het bijzonder gaat het over de vraag of de kosten voor de herbestrating al dan niet in de oorspronkelijke begroting zaten. Uiteindelijk besluit men toch voor die werkzaamheden een extra krediet te verlenen van € 215.000⁵².

In de informatiebrief aan de raad van 5 februari 2009 worden de schriftelijke vragen beantwoord van de VVD fractie die op 1 december 2008 zijn gesteld. Zo is het college onder andere gevraagd of het bedrag van € 215.000 uitsluitend wordt gebruikt voor het herstel van de trottoirs langs het deel van de Veurseweg of ook voor de trottoirs elders langs de Traverse. Gewezen wordt op het feit dat deze vraag is beantwoord in de vergadering van de raad waarin gediscussieerd is over de tweede bestuursrapportage. Uit deze discussie blijkt dat is voorgesteld om het deel van het budget dat bij het onderhoudsprogramma groen overblijft, te reserveren voor het onderhoudsprogramma wegen. Daardoor kunnen onderhoudswerkzaamheden aan wegen naar voren worden gehaald, niet alleen op de Traverse, maar ook langs de Veurseweg.

Het beeld dat uit de discussie naar voren komt is dat bij sommige fracties het idee bestaat dat het gehele bedrag van € 215.000 wordt aangewend voor het herbestraten van de voet- en fietspaden langs de Veurseweg. Wethouder Horlings zei over het beschikbaar gestelde budget dat dit bedrag over was op de begrotingspost 'Onderhoud Groen'. Een deel van dat budget is gebruikt om het voet- en fietspad langs de Veurseweg te herbestraten nadat deze eerder beschadigd waren. Verder zei hij daarover dat het verschuiven van het 'groenbudget' naar 'wegen', in casu de Traverse, aan de raad als voorstel is voorgelegd dat volgens hem formeel niet nodig was omdat het budget binnen hetzelfde programma werd gebruikt. Volgens hem is het toch aan de raad voorgelegd omdat het college transparant wilde zijn en dus hechtte aan een goede informatievoorziening.

Ook heeft de VVD-fractie een vraag gesteld over de inzet van de verkeersregelaars (zie eerder in deze paragraaf). De vraag is wat de inzet heeft gekost en of deze kosten te voorzien zijn geweest binnen het budget. Het college antwoordt hierop dat voor de inzet een bedrag is geoffreerd van ongeveer € 300.000 en dat de gemeente over de offerte in onderhandeling is en dit naar verwachting een lagere prijs zal opleveren. Verder stelt het college dat er ook sprake is van minderkosten omdat door de inzet van de verkeersregelaars de eerder geplande tijdelijke busbaan niet nodig is geweest.

⁵¹ Notulen van de vergadering burgemeester en wethouders-A1 4 november 2008, weeknummer 45 nr 10 blad 7/8 Onderwerp Voortgangsrapportage De Traverse [ordner 1 tabblad 4]

⁵² Notitie onderzoek Traverse t.b.v. oriëntatiegesprek met externe ondersteuning', 31-07-2009, p.2.

Het college deelt bij de beantwoording van de VVD-vragen echter niet mee dat het inzetten van verkeersregelaars weliswaar is opgenomen in het bestek, maar deze post alleen betrekking heeft op een inzet tijdens de avondspits. In het raambestek met open kostenposten is geen rekening gehouden met het feit dat verkeersregelaars eveneens zouden moeten worden ingezet tijdens de overige uren en in de weekenden. Omdat de eenheidsprijs voor de inzet van verkeersregelaars, zoals opgenomen in het raambestek, alleen betrekking heeft op de inzet tijdens de avondspits, is er sprake van veel meer in te zetten uren waarvoor met de aannemer geen eenheidsprijs is overeengekomen. Dit leidt dan direct tot meerwerk. De extern projectleider verklaarde in het kader van dit onderzoek dat een aantal zaken in het raambestek met open postenkosten ontbrak op het moment dat het eerste deelbestek werd opgesteld. Hij voegde hier als zijn mening aan toe dat opstellers van een traditioneel bestek er ook vaak 10 tot 20% van de opdrachtsom naast zitten (en dus duurder uitkomen).

Verder verklaarde hij daarover: 'In een open postenbestek – zeker als het zo vroeg wordt samengesteld als in dit geval – zitten altijd omissies. Je stelt immers van tevoren een catalogus op met daarin de werkzaamheden die je verwacht tijdens het project. Normaliter staan in het raambestek talloze posten, waarvan een selectie in het deelbestek wordt opgenomen. In het raambestek voor de Traverse zijn posten vergeten door de haast waarmee het is opgesteld. Deze zijn later toegevoegd. Bovendien heeft Grontmij besloten een open postenbestek te maken dat meteen al gericht was op de Traverse. Dit is veel beperkter dan gebruikelijk bij een open postenbestek. Het is niet zo dat tussentijds werkzaamheden zijn toegevoegd. Het ontwerp is niet gewijzigd. Wel is een aantal technische wijzigingen aangebracht. Tussentijds is bijvoorbeeld gebleken dat er ander asfalt noodzakelijk was dan men tijdens het vooronderzoek dacht.'

Een andere vraag van de VVD betrof die naar de gevolgen van het niet-halen van de deadlines die aan de subsidies gekoppeld waren. Gevraagd wordt wat de gevolgen zijn als die niet gehaald worden. Het college deelt daarop mee dat uit overleg met de provincie op 12 december 2008, is gebleken dat het veranderen van de ijkpunten in de planning geen consequenties heeft voor de hoogte van de subsidie. Ook wordt door het college op 5 februari 2009 de vraag van de VVD van 1 december 2008 beantwoord. Deze vraag luidde wat naar verwachting op 1 december 2008 de totale eindprijs van het project de Traverse was bestaande uit de prijs van de werken volgens het bestek plus de aanvullende werken, zoals de integrale vernieuwing van de voet- en fietspaden en de co laterale kosten zoals die van de verkeersregeling gedurende de reconstructie. Het college antwoordde daarop dat op dat moment nog niet te zeggen was of en hoeveel de totale eindprijs van het project afweek van de begroting. Bij een groot project als de herstructurering van de Traverse heeft het college volgens haar onherroepelijk te maken met meer- en minderwerk. Volgens het college komt men nu eenmaal zaken tegen gedurende de uitvoering, die eerder niet waren te verwachten. Met name onvoorziene grond- en herstelwerkzaamheden. Het college zegt toe vóór de zomer met een tussenrapportage van de kosten te komen.

Wij merken op dat binnen het Bouwteam reeds op 25 november 2008 bekend was wat de stand van zaken was met betrekking tot het meerwerk van deelfase 1 van het project de Traverse. Wij volstaan daarbij te verwijzen naar het overzicht inzake het meer- en minderwerk dat is opgenomen in § 4.3.1 van dit rapport.

Op 2 januari 2009 en 1 februari 2009 worden door fracties in de raad vragen gesteld aan het college. Voor een deel hebben die betrekking op de vragen die reed op 1 december 2008 zijn gesteld. Bij de beantwoording van deze vragen wordt dan ook meerdere keren gewezen op de op informatiebrief van 5 februari 2009.

Op 12 februari 2009 ontvangt de raad van het college opnieuw een voortgangsrapportage. Daarin wordt ingegaan op de laatste werkzaamheden aan de Veurseweg, de start uitvoering aan de Koningin Julianalaan en een deel van de Leidseweg.

Vervolgens brengt het college op 17 april 2009 opnieuw een informatiebrief aan de raad uit waarin zij vragen van de VVD-fractie van 1 april 2009 beantwoordt. Conform het verzoek zijn deze vragen per vraag beantwoord zonder daarbij te verwijzen naar eerdere stukken. Het gevolg daarvan is dat sommige antwoorden herhalingen vormen van eerder verstrekte antwoorden. In de informatiebrief aan de raad van 14 mei 2009 wordt door het college de vragen beantwoord van de ONS-fractie die op 21 april 2009 zijn gesteld. De vragen hebben betrekking op de mogelijke inkomstenderving van ondernemers door de aanleg van de Traverse.

Op 26 mei 2009 volgt dan weer een voortgangsrapportage waarin gemeld wordt dat de tweede fase van de Traverse van start is gegaan. Ook wordt gemeld dat er inmiddels twijfels zijn gerezen over de kwaliteit van de onderlagen van het asfalt op het deel van de Veurseweg tussen de Koninklijke Marinelaan en de Starrenburglaan, ondanks het feit dat deze lagen vooraf zijn onderzocht. Daarop is besloten aanvullend onderzoek te verrichten. Op het laatste moment heeft dit geleid tot aanvullende werkzaamheden aan de oude asfaltlaag, waardoor het aanbrengen van de deklaag is uitgesteld. Omdat asfaltlevering in verband met levertijden moet worden ingepland, heeft het werk aan de Veurseweg een tijd stil gelegen.

In de voortgangsrapportage is ook een risicoparagraaf opgenomen waarin onder meer wordt ingegaan op de financiële risico's. Daarbij wordt er op gewezen dat reeds eerder is medegedeeld dat er onvoorziene uitgaven zijn gedaan, zoals de inzet van extra verkeersregelaars en het herstel van de vele schades die zijn opgetreden. Ook is het noodzakelijk gebleken dat meer asfalt moet worden vernieuwd dan voorzien. Buiten dat is er ook sprake van minderwerk en aangekondigd wordt dat de afrekening van de eerste fase binnenkort gereed zal zijn en er meer zekerheid is over de kosten van de tweede fase.

In de eerste bestuursrapportage van 2009, die op 3 juni wordt uitgebracht, is opgenomen dat de aannemer op basis van het bestek (lees: het raambestek met open kostenposten) claimt recht te hebben op de volledige eenmalige kosten van één van de drie inschrijfstaten. De claim bedraagt € 450.000. De gemeente is die mening niet toegedaan. Er is van beide kanten al door deskundigen naar gekeken en er zijn diverse gesprekken over gevoerd. Er bestaan nu plannen dit verschil voor te leggen aan een arbitragecommissie, aldus de rapportage.

In zijn Managementletter van 10 december 2008 merkt de accountant van de gemeente over de door het college uitgebrachte Bestuursrapportages (Beraps) op dat deze nog wel aan waarde kunnen toenemen. Dit door daarin informatie op te nemen over het risicomanagement binnen de gemeente. Hij vindt het belangrijk dat de informatie in de Berap op een deugdelijke wijze tot stand komt en up-to-date is. Niet alleen gerealiseerde uitgaven zijn daarbij volgens hem relevant, maar ook de restant verplichtingen c.q de verplichtingen die nog moeten worden aangegaan.

Op 4 juni 2009 wordt de gemeentesecretaris vanuit de ambtelijke organisatie gemeld dat er (mogelijk) een overschrijding is, waarvan de omvang op dat moment nog niet geheel bekend is. Zij verstrekt daarna de opdracht om daarover zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verschaffen evenals over de oorzaak van de overschrijding.

Op 12 juni 2009 informeerde de extern projectleider de Stuurgroep over een overschrijding van het budget voor fase 1 en over de noodzaak om het budget voor fase 2 en 3 bij te stellen. Op 16 juni 2009 is daarover het college geïnformeerd. Naar aanleiding hiervan werd de volgende dag een raadsinformatiebrief opgesteld die op 19 juni 2009 aan de raad werd verstuurd. Deze kostenoverschrijding bracht volgens voormalig wethouder Horlings een vertrouwensbreuk aan het licht tussen hem en de CDA-fractie in de raad. Dat was voor hem de aanleiding om op 9 juli 2009 af te treden.

Bijlage 1

Beknopte chronologie

Beknopte chronologie

- 31-10-2005 'Raming Voorschoten rotondes' (concept) van Waterpas Civiel Adviesbureau [rotondes K. Julianalaan- Raadhuislaan en K. Julianalaan-Wijngaardenlaan-Schoolstraat]
- 10-01-2006 Medewerker van de gemeente Voorschoten ontvangt van voormalig 'informeel' projectleider het verzoek om de raming die destijds is gemaakt voor de rotondes op de Koningin Julianalaan te laten actualiseren.
- 17-01-2006 E-mail van Waterpas Civiel Adviesbureau aan C. Kouwenhoven met de raming inclusief aanpassingen sinds laatste raming van de rotondes centrum. Beide meegezonden ramingen dragen als datum 31-10-2005; de ene kent een totaal van € 3.060.000,- ; de ander van € 3.519.000,- . In beide ramingen met een stelpost van € 350.000,- voor het verleggen van kabels en leidingen.
- 22-08-2006 Mede gebaseerd op het coalitieprogramma 2006-2010 (*Sprankelend en betrokken*) dient het college bij de raad een voorstel in voor de herinrichting van het tracé Leidseweg-Centrum-Veurseweg. Eerste ruwe raming verwachte kosten bedraagt € 3,6 miljoen, waarvan € 1,67 miljoen door de provincie zou worden gesubsidieerd en € 1.930.000 voor rekening van de gemeente komt.
- 30-08-2006 Definitieve versie PvE/VO voor de herinrichting Veurseweg-Leidseweg.
- 28-09-2006 Raadsvergadering. Voorstel aan de raad voor de aanleg van de Traverse.
- 05-10-2006 Memo van de voormalig projectleider aan wethouder Horlings met het oog op de komende raadsvergadering. Bedrag van € 3.6 miljoen in het raadsvoorstel is gebaseerd op een allereerste raming. Het ziet er naar uit dat de gebruikelijke marge van 20% (aan de bovenkant) volledig zal worden gebruikt. Het is op dit moment onmogelijk de exacte kosten te noemen.
- 05-10-2006 Voortzetting van de geschorste raadsvergadering van 28-09-2006. Raad neemt voorstel aan voor herinrichting van de Traverse; VVD en D66 stemmen tegen.
- Eind 2006 De huidige projectleider neemt projectleiderschap over.
- 30-11-2006 Eerste vergadering stuurgroep.
- 28-02-2007 College informeert via raadsbrief over de inhoud van de zogenaamde NO STOP-lijst van activiteiten die hoe dan ook door moeten gaan en over de aanpak van het prioriteringsproject.
- 01-03-2007 Gemeente dient bij de Provincie een subsidieaanvraag in van € 1.102.000,- in het kader van een uit te voeren project als bedoeld in artikel 21 van de Uitvoeringsregeling BDU.
- 15-03-2007 Wethouder geeft tijdens commissievergadering aan dat is gebleken dat de opdracht van de raad van 05-10-2006 niet kan worden uitgevoerd binnen de gestelde (financiële) randvoorwaarden
- 02-04-2007 Raadsvoorstel (024) m.b.t. de Traverse, nadat is gebleken dat de opdracht van de raad van 05-10-2006 niet kan worden uitgevoerd binnen de gestelde (financiële) randvoorwaarden van € 3,6 miljoen.

- 26-04-2007 Instemming Raad met het maken van een masterplan voor de doorgaande route door Voorschoten. Raad neemt voorstel aan inclusief het gevraagde voorbereidingskrediet van € 115.000,-. Voorstel wordt aangenomen met tegenstemmen van VVD en D66.
- 31-05-2007 Raadsvoorstel m.b.t. de Traverse. Raadsbesluit van 05-10-2006 wordt ingetrokken omdat het niet deugt. Project wordt verder voorbereid en parallel hieraan start het aanbestedingsproces. Zal gevolgd worden door raambestek met open posten. Volgens het voorstel zullen op basis van de raamovereenkomst de uitvoeringskosten per eenheid vastliggen en ontstaat daarmee zekerheid over de totale kosten.
- 01-06-2007 Adviesnota aan het college opgesteld door extern projectleider. Advies om de raad voor te stellen het masterplan verder uit te werken; het voorlopig masterplan op 20-06-2007 toe te lichten in de cie WRG. Kostenraming is op dit moment nog niet gereed en door de krappe planning kan het zijn dat deze voor de collegevergadering van 19-06 nog niet op het gewenste niveau is.
- 03-06-2007 Negatief advies brandweer op plannen voor de Traverse gezien de gevolgen voor de opkomst- en rijtijden van de brandweer.
- 06-06-2007 College informeert de Raad dat concept-masterplan gereed is en dat college dit wil toetsen of dit aansluit bij de opvattingen van de Raad. Tevens mededeling van de start van de aanbesteding op basis van een raambestek met open posten.
- Medio juni Leden van de stuurgroep Traverse ontvangen een conceptkostenraming.
- 10-07-2007 Presentatie masterplan in de raadscommissie [WRG], waarna het plan wordt aangepast. College wil dat het ontwerp van het masterplan in totaal € 7,8 miljoen gaat kosten. Is financieel echter niet haalbaar. College zal in september een ander ontwerp laten zien dan dat wat nu wordt gepresenteerd.
- De projectleider merkt op dat als gevolg van prijsindexering het project € 430.000 duurder uitvalt. Bij niet-doorgaan van het masterplan komen de kosten voor het vervangen van straatmeubilair en nieuw asfalt op ongeveer 3,5 tot 4 miljoen euro.
- 21-08-2007 Gemeente nodigt aannemers uit om een vrijblijvende offerte uit te brengen voor de aanleg van de Traverse.
- 04-09-2007 Raadsvoorstel 059 onder verantwoordelijkheid van Horlings betreffende 'Prioritering ruimtelijke ontwikkelingsactiviteiten', voor de commissievergadering van 19-09-2007 en de raadsvergadering van 04-10-2007. Voorgesteld besluit betreft instemming met werkplan en aangegeven proritering evenals de vaststelling van het dekkingsplan.
- 13-09-2007 Eerste versie van het door Goudappel Coffeng opgestelde advies 'Herinrichting Traverse. Verkeersveiligheidstoets masterplan'. Wuift onder meer de bezwaren van de brandweer weg.
- 02-10-2007 Datum raadsvoorstel 074, 'Voorstel uitvoering 1^e fase de Traverse' [masterplan]. Voorstel betreft het ter inspraak brengen van de 1^e fase van de Traverse. Kosten voorstel worden geraamd op € 6.610.000,- ex BTW maar inclusief voorbereidingskosten. Er is € 1.455.000 subsidie toegekend door de provincie Zuid-Holland in het kader van de BDU-uitkeringen. In antwoord op raadvragen: onderhoudskosten voor alleen het uitvoeren van groot onderhoud aan de gehele bestaande weg vragen investering van

'circa € 4.375.000,- (exclusief BTW)'. Hiervoor is geen subsidie beschikbaar en kosten zouden volledig voor rekening van de gemeente komen.

- 30-10-2007 Raad stemt in meerderheid in met het in de inspraak brengen van het masterplan (voorstel 074). Het totale financiële overzicht is op dat moment nog niet gereed.
- 01-11-2007 In vervolg op Raadsbehandeling RO de dag tevoren wordt het raadsvoorstel 074 aangenomen waarna inspreektermijn ingaat.
- 22-11-2007 Het raambestek met openkostenposten is gereed.
- Dec. 2007 Start aanbestedingsprocedure.
- 06-12-2007 Dura Vermeer dient in het kader van de aanbestedingsprocedure haar inschrijfbiljetten in bij de Grontmij [dat de aanbesteding begeleidt].
- 14-12-2007 Officiële sluitingsdatum inspraakprocedure.
- Jan. 2008 Blijkt dat de aanbesteding in december heeft plaatsgevonden en dat Dura Vermeer de laagste inschrijver is.
- 17-01-2008 Eerste gesprek ten kantore van Grontmij (Waddinxveen) met aannemer Dura Vermeer en vertegenwoordigers van Grontmij; laatstgenoemden stellen vragen bij de lage post verkeersmaatregelen in de offerte van Dura Vermeer.
- Feb. 2008 Publicatie Inspraakrapportage De Traverse.
- 21-02-2008 Publicatie 'Masterplan Traverse Voorschoten/Verkeersveiligheidstoets' door bureau Goudappel Coffeng.
- 06-03-2008 Adviesnota van College aan de Raad, inzake 'Herinrichting van de Traverse Leidseweg-Centrum-Veurseweg'. Het betreft hier het definitieve plan, dat naar aanleiding van inspraak op een aantal punten is aangepast. Kostenraming bedraagt nu € 6,606 miljoen.
- 19-03-2008 Bespreking plan in de Raadscommissie WRG. De heer Jongste meldt dat de gemeente naast de huidige reservering van € 1,8 miljoen 'nog een aantal tonnen moet reserveren voor twee niet begrote rotondes'. Horlings zegt dat dit later aan de orde zal komen; rotonde bij het stadhuis ligt wel vast.
- 03-04-2008 Met één amendement neemt de Raad het aangepaste plan voor de Traverse aan.
Raad stelt taakstellend budget vast op € 6,606 miljoen.
- 10-04-2008 Gemeente geeft opdracht aan Dura Vermeer op basis van het openkostenbestek van 22-11-2007.
- 18-06-2008 Startbespreking van Directievoering en Toezicht.
- 20-06-2008 De Traverse gaat per 1 juli over van de afdeling RO naar de afdelingen RB en UB.
- 27-06-2008 Definitieve bestek aan Dura Vermeer toegezonden (deelgebied A).
- 01-07-2008 Het project wordt door de afdeling RO overgedragen aan de afdelingen RB en UB.
- 10-07-2008 Gemeente en Dura Vermeer beoordelen het bestek.

- 15-07-2008 Gemeente en Dura Vermeer lopen de inschrijfstaat van de aannemer door.
- 18-08-2008 Start uitvoering fase 1 van het project.
- 09-09-2008 Eerste bouwvergadering uitvoering deelbestek 1.
- 03-11-2008 Tweede bestuursrapportage, waarin College voorstelt om, ter completering van een goed heringerichte Veurseweg, de voetpaden over de gehele lengte en breedte te herstraten.
- 27-11-2008 Discussie de Raad over de tweede bestuursrapportage, i.h.b. de vraag of de kosten voor de herbestrating al dan niet in de oorspronkelijke begroting zaten. College stelt uiteindelijk een extra krediet vast van € 215.000,-.
- 10-12-2008 Start bouw nieuwe Albert Heijn in het centrum van Voorschoten.
- 18-12-2008 Gecombineerde raadscommissie spreekt opiniërend over de concept-Verkeersvisie (4V-nota). Concept wordt naar aanleiding daarvan aangepast en vrijgegeven voor inspraak.
- Mei 2009 Presentatie nota 'Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten 2009-2020. 4V-Nota.'
- 06-05-2009 Start tweede fase Traverse.
- 28-05-2009 Interpellatie VVD over De Traverse.
- 17-06-2009 Gemeente maakt overschrijding van de Traverse bekend: € 469.000 in fase 1 en een noodzakelijke verhoging met € 620.000 voor fases 2 en 3. Het college van burgemeester en wethouders is hierover de dag tevoren, op dinsdag 16 juni, geïnformeerd.
- 09-07-2009 Bespreking in de Raad van de brief van het College van 17-06-2009. Wethouder Horlings treedt af.

Bijlage 2

Kostenoverzicht

Gemeente Voorschoten
Afdeling Ruimtelijk Beheer
 Financiële Rapportage

Cluster: **Bedrijfsvoering en Beheer**
 Projectnaam: **Traverse**
 Projectnummer: **72043**

Rapportage datum: **31-06-2009**
 Periode: **2009/08**
 Valuta: **EUR**

Samenvatting

Omschrijving	Budget		Werkelijk		Prognose		Einde Werk		Verschil Bedrag
	Percentage	Bedrag	Percentage	Bedrag	Percentage	Bedrag	Percentage	Bedrag	
MIDDELEN									
INVESTERING	100%	1.867.185	0%	-	100%	1.867.185	100%	1.867.185	-
SUBSIDIES	100%	2.743.000	80%	2.191.350	20%	547.837	100%	2.739.187	3.813
RESERVERINGEN OVERIGE DISCIPLINES	100%	1.995.815	100%	1.895.816	0%	-	100%	1.895.816	99.999
ORIGINELE RAMING	100%	6.606.000	63%	4.087.166	37%	2.415.022	100%	6.502.188	103.812
AANPASSINGEN RAMING	100%	1.175.000	0%	-	100%	1.175.000	100%	1.175.000	-
TOTAAL MIDDELEN	100%	7.781.000	53%	4.087.166	47%	3.590.022	100%	7.677.188	103.812
KOSTEN									
EERSTE FASE WEGEN, GROEN EN OV	100%	2.235.938	93%	2.097.808	7%	165.504	100%	2.263.312	27.374-
TWEDE FASE WEGEN, GROEN EN OV	100%	2.053.746	32%	663.738	68%	1.396.485	100%	2.060.223	6.477-
DERDE FASE WEGEN, GROEN EN OV	100%	1.736.584	0%	-	100%	1.736.584	100%	1.736.584	-
OVERIGE KOSTENPOSTEN	100%	2.059.988	62%	1.365.203	38%	822.435	100%	2.187.638	127.650-
TOTALE KOSTEN	100%	8.086.255	50%	4.126.749	50%	4.121.008	100%	8.247.757	161.502-
RUIJTE	-4%	305.255-	0%	39.583-	0%	530.986-	-7%	570.569-	265.314
RISICO'S									
RISICO'S	-	-	-	-	488.475	488.475	488.475	488.475	488.475-
TOTAAL RISICO'S	-	-	-	-	488.475	488.475	488.475	488.475	488.475-
RUIJTE NA AFTREK RISICO'S	-4%	305.255-	0%	39.583-	0%	1.019.461-	-14%	1.059.044-	753.789

Gemeente Voorschoten
Afdeling Ruimtelijk Beheer
Financiële Rapportage

Middelen

Cluster: Bedrijfsvoering en Beheer
 Projectnaam: Traverse
 Projectnummer: 72043
 Rapportage datum: 31-08-2009
 Periode: 2009/08
 Valuta: EUR

Code	Omschrijving	Budget		Werkelijk		Prognose		Einde Werk	
		Totaal	Bedrag	Bedrag	Bedrag	Bedrag	Bedrag	Verschil Bedrag	
ORIGINELE RAMING									
INVESTERING									
72043	8610001 Krediet (RV15 d.d. 6 maart 2008)	1.867.185	-	1.867.185	1.867.185	1.867.185	-	1.867.185	-
	Totaal Investering	1.867.185	-	1.867.185	1.867.185	1.867.185	-	1.867.185	-
SUBSIDIES									
72043	8422000 Herindeling Koning Julianalaan/Schoolstraat (RV15)	1.102.000	881.600	220.400	1.102.000	1.102.000	-	1.102.000	-
72043	8422000 Herindeling Kon Julianalaan (RV15)	393.750	315.000	78.750	393.750	393.750	-	393.750	-
72043	8422000 Herindeling Kon Julianalaan (RV15)	1.018.437	814.750	203.687	1.018.437	1.018.437	-	1.018.437	-
72043	8422000 Veurseweg (midden) aanleg middenberm (RV15)	112.500	90.000	22.500	112.500	112.500	-	112.500	-
72043	8422000 Leidseweg (midden) aanleg middenberm (RV15)	112.500	90.000	22.500	112.500	112.500	-	112.500	-
72043	8422000 Overige provinciale subsidies (RV15)	3.813	-	-	3.813	3.813	-	3.813	-
	Totaal Subsidies	2.743.000	2.191.350	547.837	2.739.187	2.739.187	3.813	2.739.187	3.813
RESERVERINGEN OVERIGE DISCIPLINES									
09208	0920 Reserve Bovenwijkse voorziening (RV15)	1.395.815	1.395.816	-	1.395.816	1.395.816	-	1.395.816	1-
09350	0930 Voorziening Openbare Verlichting / VRI's (RV15)	500.000	500.000	-	500.000	500.000	-	500.000	-
62060	8422000 Overschot Nassauwijk (RV15)	100.000	-	-	-	-	-	-	100.000
	Totaal Reserveringen Overige Disciplines	1.995.815	1.895.816	-	1.895.816	1.895.816	-	1.895.816	99.999
	TOTAAL ORIGINELE RAMING	6.606.000	4.087.166	2.415.022	6.502.188	6.502.188	103.812	6.502.188	103.812
AANPASSINGEN RAMING									
AANPASSINGEN									
72043	8610001 Extra krediet (nog geen formeel raadsbesluit)	1.100.000	-	1.100.000	1.100.000	1.100.000	-	1.100.000	-
09350	0930 VRI installatie Mozartlaan	75.000	-	75.000	75.000	75.000	-	75.000	-
	TOTAAL AANPASSINGEN RAMING	1.175.000	-	1.175.000	1.175.000	1.175.000	-	1.175.000	-
	TOTAAL MIDDELEN	7.781.000	4.087.166	3.590.022	7.677.188	7.677.188	103.812	7.677.188	103.812

Gemeente Voorschoten
Afdeling Ruimtelijk Beheer
 Financiële Rapportage

Kosten

Rapportage datum: 31-08-2009
 Periode: 2009/08
 Valuta: EUR

Cluster: Bedrijfsvoering en Beheer
 Projectnaam: Traverse
 Projectnummer: 72043

Kostencode	Omschrijving	Origineel Budget		Aangepast Budget		Werkelijke Kosten		Prognose		Einde Werk	
		Bedrag	Bedrag	Bedrag	Bedrag	Kosten	Verplichtingen	Bedrag	Bedrag	Bedrag	Verschil Bedrag
EERSTE FASE WEGEN, GROEN EN OV											
72043	4333000 110 Wegen, eerste fase	3.572.920	1.923.469	1.823.469	1.823.469	100.000	-	100.000	1.923.469	1.923.469	-
72043	4333000 120 Groen, eerste fase	525.000	164.844	99.340	99.340	65.504	-	65.504	164.844	164.844	-
72043	4333000 130 Openbare verlichting, eerste fase	500.000	147.625	172.818	2.182	-	-	-	175.000	175.000	27.374
	Totaal Eerste Fase Wegen, Groen en OV	4.597.920	2.233.938	2.095.626	2.182	165.504	2.097.808	1.396.485	2.263.312	2.263.312	27.374
TWEDE FASE WEGEN, GROEN EN OV											
72043	4333000 210 Wegen, tweede fase	-	1.622.099	489.585	-	489.585	-	1.132.513	1.622.099	1.622.099	-
72043	4333000 220 Groen, tweede fase	-	310.908	4.050	88.754	88.754	-	218.104	310.908	310.908	-
72043	4333000 230 Openbare verlichting, tweede fase	-	120.739	81.348	-	81.348	-	45.868	127.216	127.216	6.477
	Totaal Tweede Fase Wegen, Groen en OV	-	2.053.746	574.984	88.754	663.738	-	1.396.485	2.060.223	2.060.223	6.477
DERDE FASE WEGEN, GROEN EN OV											
72043	4333000 310 Wegen, derde fase	-	1.474.062	-	-	-	-	1.474.062	1.474.062	1.474.062	-
72043	4333000 320 Groen, derde fase	-	135.814	-	-	-	-	135.814	135.814	135.814	-
72043	4333000 330 Openbare verlichting, derde fase	-	126.708	-	-	-	-	126.708	126.708	126.708	-
	Totaal Derde Fase Wegen, Groen en OV	-	1.736.584	-	-	-	-	1.736.584	1.736.584	1.736.584	-
	TOTAAL FASEN WEGEN GROEN EN OV	4.597.920	6.026.268	2.670.611	90.936	2.761.546	-	3.298.573	6.060.119	6.060.119	33.852
OVERIGE KOSTENPOSTEN											
72043	4333000 410 Verkeerslichten	253.550	353.905	133.888	40.737	174.625	-	179.280	353.905	353.905	-
72043	4333000 420 Bewegwijzering	13.500	14.850	-	-	-	-	14.850	14.850	14.850	-
72043	4333000 430 Nutsbedrijven	181.000	70.000	5.845	-	5.845	-	64.155	70.000	70.000	-
72043	4333000 440 Planvorming, voorbereiding, onderzoeken, communicatie	1.055.430	1.521.233	1.171.079	13.654	1.184.732	-	336.500	1.521.233	1.521.233	-
72043	4333000 450 Onvoorziën	504.600	100.000	-	-	-	-	100.000	100.000	100.000	-
72043	4333000 000 Uren RB (begroting 2009 en 2010)	2.008.080	2.059.988	1.310.812	54.391	1.365.203	-	822.435	2.187.638	2.187.638	127.650
	TOTAAL OVERIGE KOSTENPOSTEN	6.606.000	8.086.255	3.981.423	145.326	4.126.749	-	4.121.008	8.247.757	8.247.757	161.502
TOTAAL RISICO'S											
72043	4333000 000 Arbitrage zaak eenmalige kosten	-	-	-	-	-	-	225.000	225.000	225.000	-
72043	4333000 000 Claims Dura	-	-	-	-	-	-	26.250	26.250	26.250	-
72043	4333000 000 Reparatiekosten Leidseweg	-	-	-	-	-	-	29.625	29.625	29.625	-
72043	4333000 000 Reparatie asfalt Veurseweg	-	-	-	-	-	-	112.250	112.250	112.250	-
72043	4333000 000 Fouten in de voorbereiding, aanpassingen in het werk	-	-	-	-	-	-	15.000	15.000	15.000	-
72043	4333000 000 Ontwerp fouten	-	-	-	-	-	-	15.000	15.000	15.000	-
72043	4333000 000 Schade aan verlichting door derden	-	-	-	-	-	-	2.500	2.500	2.500	-
72043	4333000 000 Extra bereikbaarheids voorzieningen fase 3	-	-	-	-	-	-	6.750	6.750	6.750	-
72043	4333000 000 Zoekraken opgeslagen materialen	-	-	-	-	-	-	1.000	1.000	1.000	-
72043	4333000 000 Oude restanten trambaan	-	-	-	-	-	-	3.000	3.000	3.000	-
72043	4333000 000 Extra asfalt verwijderen i.v.m. onbekende lagen	-	-	-	-	-	-	4.000	4.000	4.000	-
72043	4333000 000 Extra kosten i.v.m. maatregelen onderz. commissie	-	-	-	-	-	-	3.750	3.750	3.750	-
72043	4333000 000 Verontreinigd zand	-	-	-	-	-	-	6.250	6.250	6.250	-
72043	4333000 000 Verontreinigd asfalt	-	-	-	-	-	-	18.000	18.000	18.000	-
72043	4333000 000 Kabelschade tijdens uitvoering	-	-	-	-	-	-	3.700	3.700	3.700	-
72043	4333000 000 Noodzakelijke aanpassingen omlidingsroute	-	-	-	-	-	-	1.000	1.000	1.000	-
72043	4333000 000 Aanpassen asfalconstr. Als gevolg van onderzoeken	-	-	-	-	-	-	7.000	7.000	7.000	-
72043	4333000 000 Inzet verkeersregelaars bij calamiteiten	-	-	-	-	-	-	8.400	8.400	8.400	-
	TOTAAL RISICO'S	-	-	-	-	-	-	488.475	488.475	488.475	-
TOTAAL PROJECTKOSTEN											
		6.606.000	8.086.255	3.981.423	145.326	4.126.749	-	4.609.483	8.736.232	8.736.232	649.977

Bijlage 3

Overzicht geïnterviewden

Gemeente Voorschoten

- W.A. Atsma (huidige gemeentesecretaris)
- G.C. Bouwman (voormalige gemeentesecretaris)
- W. Cavens (concerncontroller)
- G. van de Craats (hoofd RB en RO)
- W.H.B. van Dunné (wethouder)
- H.H.V. Horlings (voormalig wethouder)
- R. Klavers (ambtenaar UB)
- J.L.Oldenhof (teamleider bedrijfsbureau UB)
- J.M. Staatsen (burgemeester)

Tevens vond een (groeps)gesprek plaats met de leden van de begeleidingscommissie uit de raad:

- F. Blommers
- K. van Herk
- P. de Jongste
- W. Koster
- J.P. Middelburg (voorzitter)
- F. Rondagh
- O. Rosier

Provincie Zuid-Holland

- M. Hukema (provincie ZH)
- R. Kathmann (provincie ZH)

Externe deskundigen

- J. van den Belt (extern projectleider)
- C.W. van Kouwenhoven (extern deskundige)
- G. van der Meer (extern verkeerskundige)

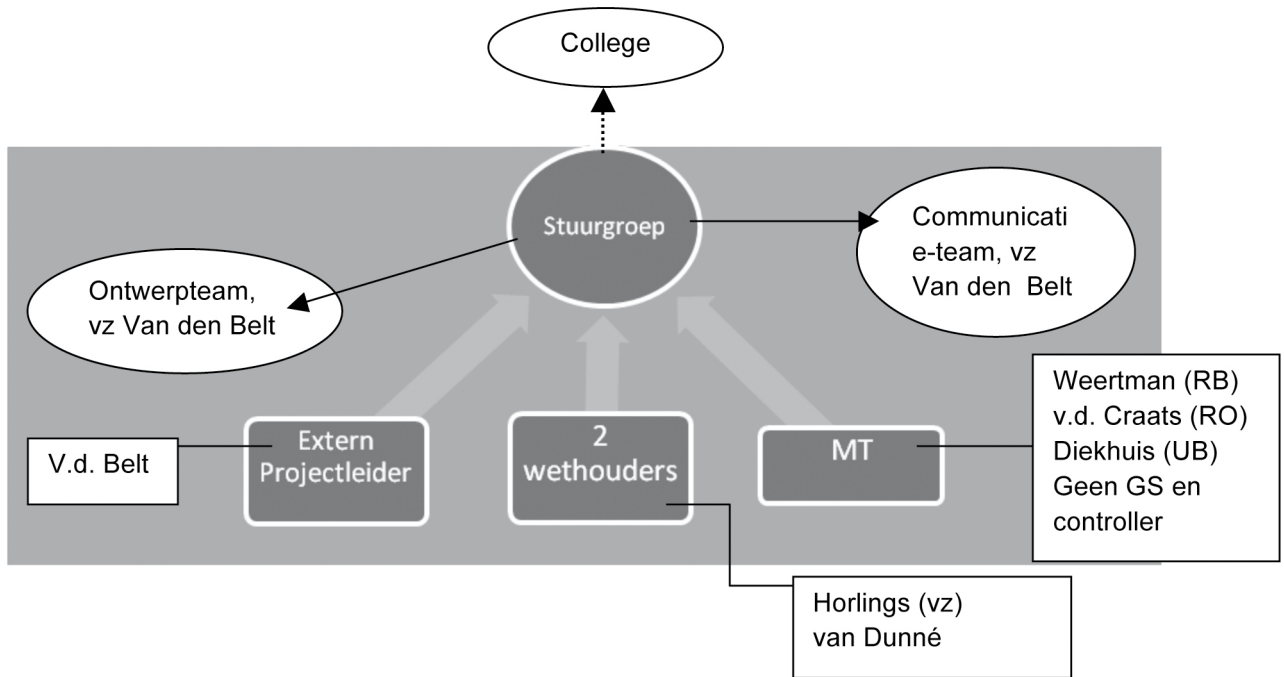
Overige externe partijen

- W. Noo (Grontmij)
- Ph. Roosenschoon (Grontmij)
- E. van der Pol (partner Provast)
- M.J.P. Verheij (vastgoedontwikkelaar Provast)
- V. Raghoenath (Waterpas Civiel Adviesbureau)

Bijlage 4

De projectorganisatie

Projectorganisatie tussen december 2006 en 1 juli 2008



Projectorganisatie vanaf 1 juli 2008

