

Op Hoop Van Zegen

Rapportage Onderzoek Herinrichting Lekhaven
Gemeente Wijk bij Duurstede

Rekenkamercommissie Wijk bij Duurstede
September 2009

1. Inleiding	3
Onderzoeksvraag	3
Opbouw van de rapportage	3
2. Lekhaven en Langshaven	5
3. De ontwikkeling van de Lekhaven.....	6
3.1. De periode 1984 – 1994	6
3.2. De periode 1995 – 1999	6
3.3. De periode 2000 – 2004	8
3.4. De periode 2005 – heden.....	11
4. Overzicht financiering 2004 - 2008	14
5. Analyse	16
5.1. Het besluitvormingsproces	16
5.2. De projectorganisatie.....	17
5.3. Bestuurlijke en ambtelijke aansturing	17
5.4. Verdragende factoren	18
5.4.1. Operationele factoren	19
5.4.2. Financieringsfactoren	19
5.4.3. Overige verdragingsfactoren	19
6. Conclusies	21
7. Aanbevelingen	23
8. Reactie van het college van Burgemeester en Wethouders.....	24
9. Nawoord van de Rekenkamercommissie	30
Bijlage 1. Chronologisch overzicht ontwikkeling Lekhaven	31
Bijlage 2. De ontwikkeling van de Langshaven.	33
De periode 1985 – 1990	33
De periode 1992 – 1995	34
De periode 1996 – 2000	36
Bijlage 3. Definitief ontwerp herinrichting	39

1. Inleiding

De rekenkamercommissie Wijk bij Duurstede heeft in haar programma voor 2008 een voorstel opgenomen voor een onderzoek naar de wijze waarop zogenaamde 'Grote Projecten' in de gemeente worden ontwikkeld c.q. tot stand komen. Aanleiding voor dit voorstel was de constatering door de commissie dat de tijdsduur van dergelijke projecten, vanaf het eerste idee tot en met realisatie, in de gemeente aanzienlijk is. Het betreft met name projecten op het gebied van de fysieke infrastructuur, bouwwerken, bedrijfsterreinen, e.d.

Voor de rekenkamercommissie is daarbij een belangrijk aandachtspunt de wijze waarop de ambtelijke en bestuurlijke aansturing bij dergelijke projecten plaatsvindt. Met andere woorden: op welke wijze voert de gemeente Wijk bij Duurstede de regie op (grote) projecten en hanteert de gemeente daarbij een vastgestelde werkwijze die in de praktijk wordt gehanteerd.

Aangezien het om redenen van budget en capaciteit voor de rekenkamercommissie niet mogelijk is alle projecten onder de loep te nemen, is besloten om aan de hand van één project na te gaan wat de mogelijke factoren zijn die leiden tot de gepercipieerde lange duur van dergelijke projecten. Uit de mogelijke projecten is gekozen voor de herinrichting van de Lekhaven als object voor onderzoek.

Wat een project 'groot' maakt is lastig te bepalen. In een onderzoeksrapport in opdracht van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) is als definitie van een groot project opgenomen: 'een doelspecifieke onderneming gericht op de verwezenlijking van een ingreep in de ruimtelijke omgeving waaraan verstrekkende gevolgen voor de economie, sociale ordening en het milieu verbonden zijn'. Waarbij verstrekkende gevolgen inhouden dat zij 'een bovenlocale uitstraling hebben; in concreto betekent dit dat er in de praktijk meerdere overheidsniveaus bij het project betrokken zijn'.¹ De rekenkamercommissie meent dat in deze zin de herinrichting van de Lekhaven (en overigens ook de aanleg van de Langshaven) is op te vatten als een groot project.

Onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag naar de factoren die tot vertraging bij de herinrichting van de Lekhaven hebben geleid is uitgesplitst naar de volgende deelvragen:

- Wat was het besluitvormingsproces rond het project?
- Hoe is de projectorganisatie vorm gegeven?
- Hoe vindt bestuurlijk en ambtelijk de aansturing van dergelijke projecten plaats?
- Wat zijn de factoren die leiden tot vertraging bij grote projecten?

Opbouw van de rapportage

Hierna is in hoofdstuk 2 de samenhang tussen de herinrichting/ontwikkeling van de Lekhaven respectievelijk Langshaven aangegeven.

Hoofdstuk 3 bevat een uitvoerige beschrijving van het besluitvormingsproces rond de herinrichting van de Lekhaven. Een korte chronologie van de belangrijkste momenten is opgenomen in bijlage 1. Een overzicht van de financiering van het project gedurende de periode 2004 - 2008 is opgenomen in hoofdstuk 4.

De analyse van het besluitvormingsproces op basis van de onderzoeksvraag en de daarvan afgeleide deelvragen is onderwerp van hoofdstuk 5.

¹ Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid: Grote projecten in Nederland; een analyse van het tijdsbeslag van twintig besluitvormingsprocessen, door A.J.F. Bruning m.m.v. J. Siersma, Den Haag, 1994. Blz. 7.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies die de rekenkamercommissie op basis van haar analyse heeft geformuleerd.

De aanbevelingen die de rekenkamercommissie naar aanleiding van het onderzoek doet zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 8 bevat de reactie van het college van B&W en het nawoord van de rekenkamercommissie.

2. Lekhaven en Langshaven

Wie na wil gaan welke ontwikkelingen er rond de Lekhaven hebben plaats gevonden ontkomt er niet aan uitgebreid aandacht te besteden aan het proces dat heeft geleid tot de aanleg van het bedrijventerrein en de haven aan het Amsterdam-Rijn kanaal; de Langshaven.

Al halverwege de jaren 80 van de vorige eeuw bestonden er ideeën om de Lekhaven, overigens toen nog officieel Lekhaven geheten, aan te pakken. De in de haven gevestigde bedrijven veroorzaakten geluids- en verkeershinder, er was de wens om het historische centrum (weer) met de rivier te verbinden en de aanleg van een zgn. passantenhaven zou het toeristisch aanbod van de gemeente versterken en verbreden.

Om die ideeën te realiseren was het in ieder geval noodzakelijk de in de Lekhaven gevestigde bedrijven te verplaatsen naar een andere locatie, bij voorkeur binnen de gemeente. Daarbij deed zich het probleem voor dat de gemeente niet meer beschikte over uit te geven bedrijfsterrrein. De oplossing werd gevonden in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, waarvan de omvang werd geschat op plm. 5 hectare, grenzend aan het al bestaande bedrijventerrein Broekweg. Pas daarna zouden de bedrijven uit de Lekhaven verplaatst kunnen worden en zou de herinrichting van dat gebied kunnen beginnen. De herinrichting van de Lekhaven werd zo in ruimtelijk opzicht afhankelijk van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Langshaven; er ontstond een soort Siamese tweeling in de lokale projectontwikkeling.

Het antwoord op de vraag naar mogelijke vertragingen bij de herinrichting van de Lekhaven is zo voor een aanzienlijk deel bepaald door de ontwikkeling van de Langshaven. Vanwege het belang van de samenhang tussen de herinrichting/ontwikkeling van beide havens is ook de gang van zaken rond de Langshaven uitvoerig beschreven. Die beschrijving is opgenomen in bijlage 2.

3. De ontwikkeling van de Lekhaven

3.1. De periode 1984 – 1994

Zoals hiervoor is opgemerkt werden de eerste ideeën – passantenhaven, ontwikkeling horeca, parkeerfaciliteiten, het verbinden van haven en stad - voor herinrichting van de Lekhaven al zo'n vijftig jaar geleden geopperd. Juist in die periode speelde er een reconstructie van de Lekhaven met als doel de havenfaciliteiten te verbeteren en waardoor de aan de haven gevestigde bedrijven efficiënter zouden kunnen opereren. Het plan voor de reconstructie hield onder andere in een damwand te slaan, wat betere aanlegmogelijkheden zou bieden en het dure onderhoud van het haventalud overbodig zou maken, en het op diepte brengen van de haven. Deze reconstructie werd mede gefinancierd door de provincie Utrecht 'in het kader van het voorwaardenscheppend beleid'². Voor zover valt na te gaan was de mogelijke cofinanciering door de provincie de belangrijkste reden om tot de reconstructie over te gaan. De provincie had de gemeenten in december 1983 en januari 1984 uitgenodigd om concrete projecten aan te melden.

De hiervoor genoemde reconstructie heeft in de periode 1986 – 1987 plaats gevonden. Een onderdeel, het op diepte brengen van de haven, is daarbij niet uitgevoerd aangezien de verwijdering van verontreinigde baggerspecie problematisch was, onder andere vanwege de hoge kosten. Het zou tot 2005 duren voordat met het uitbaggeren van de haven werd begonnen.

De gemeentelijke voornemens met de Lekhaven hielden in dat daar gevestigde bedrijven verplaatst zouden moeten worden. Enkele van de aan de haven gevestigde bedrijven huurden terrein van de gemeente. Gezien de beoogde ontwikkelingen liet de gemeente deze bedrijven bij de herziening van de huurovereenkomsten in 1987 al weten deze uiterlijk 1 januari 1992 te zullen beëindigen, aangezien zij dan naar de Langshaven verplaatst zouden zijn.

De jaren na de reconstructie van de haven in 1986/1987 lijken de ontwikkelingen stil te staan. Op 1 januari 1992 zijn de bedrijven aan de haven nog niet verplaatst en daar is op dat moment ook nog geen zicht op.

3.2. De periode 1995 – 1999

Halverwege de jaren negentig komt de aanpak van de Lekhaven weer op de agenda als onderdeel van het toeristisch recreatief actieplan (TRAP). Dit plan is in 1995 opgesteld door een extern bureau en bevat een visie voor het toeristisch-recreatieve beleid op basis waarvan uiteindelijk 7 projecten zijn gedefinieerd waaronder 'waterfrontontwikkeling en passantenhaven'. De bestuurlijke behandeling van de TRAP-nota ondervindt vertraging als gevolg van de raadsverkiezing vanwege de gemeentelijke herindeling per 1 januari 1996 waarbij de gemeenten Cothen en Langbroek bij Wijk bij Duurstede worden gevoegd.

Eerst in juli 1996 behandelt het college van B&W de TRAP-nota. In het ambtelijk advies aan het college is voor wat betreft de Lekhaven aangegeven dat in 1997 een programma van eisen geformuleerd moet worden gevolgd door een haalbaarheidsonderzoek in 1998. De periode 1999 – 2000 kan dienen voor de voorbereiding, terwijl de aanleg van de passantenhaven in de

² Het voorwaardenscheppend beleid was mede bedoeld om de werkgelegenheid te stimuleren die als gevolg van de recessie aan het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw sterk was gekrompen.

periode 2000 – 2004 plaats kan vinden. Het advies vermeldt verder dat (nog) niet duidelijk is in welke mate investeringen door de gemeente noodzakelijk zijn. In het advies is verder een voorstel voor de fasering en planning van de diverse projecten opgenomen.

Het college houdt in juli 1996 besluitvorming aan en wil eerst overleg met het MT aan de hand van een aangepaste notitie. Dat overleg vindt in september plaats waarna op 15 oktober het college de TRAP nota weer op de agenda heeft. Het college besluit tot een oriënterende bespreking in de commissie Middelen en benoemt de gemeentesecretaris tot projectleider. De commissie Middelen bespreekt de TRAP-nota op 5 november 1996. De commissie onderschrijft op hoofdlijnen de voornemens van het college, te weten het actief ontwikkelen van toeristisch – recreatief beleid waaronder het oprichten van een overlegplatform en versterkingen van de VVV, maar vindt overigens de plannen te weinig concreet en benadrukt het tijdig betrekken/informeren van de inwoners.

Op 17 december van dat jaar besluit het college om een overlegplatform toerisme in het leven te roepen waarvoor belangstellenden zich vanaf dat moment kunnen aanmelden. De portefeuillehouder toerisme is de beoogd voorzitter van het platform. De instelling van het platform vormt de uitwerking van het onderdeel organisatie zoals dat in het advies aan het college is opgenomen. De in de TRAP-nota genoemde 7 projecten zullen vanuit het platform worden geactiveerd waarbij het vooralsnog zal gaan om de verbetering van het bestaande toeristisch/recreatief ‘product’ en de herinrichting van het Vikinghofterrein. Wat betreft de passantenhaven vermeldt het advies aan het college: ‘het actiepunt passantenhaven wordt eerst dan geconcretiseerd, als de huidige bedrijven aan de haven zijn verplaatst’. Of daarmee ook het in 1997 op te stellen programma van eisen en het voor 1998 geplande haalbaarheidsonderzoek van de baan zijn is niet duidelijk.

Op 1 april 1997 spreekt het college wederom over de TRAP-nota. Het voorstel voor het college heeft de vorm van een bestuursopdracht voor het TRAP aangezien daar vanuit diverse gremia, waaronder het MT, al diverse malen op is aangedrongen. In de bestuursopdracht is opgemerkt dat deze betrekking heeft op drie projecten nl. het Vikinghofterrein, de passantenhaven en het museum. Wat betreft de Lekhaven zou het eerste beoogde resultaat een afgerond haalbaarheidsonderzoek dienen te zijn dat voldoet aan de opgestelde randvoorwaarden (voorheen het programma van eisen).

De bestuursopdracht vermeldt verder over het tijdpad voor de passantenhaven dat het ‘klip en klaar is dat dit project eerst van start kan gaan op het moment dat de bedrijven welke nu gevestigd zijn in de huidige bedrijfshaven naar een andere locatie zijn verhuisd. De huidige planning gaat uit van afronding van de herhuisvesting van betreffende bedrijven op 1 januari 1999. Op dit moment is onvoldoende zicht op het feit of deze planning daadwerkelijk gehaald gaat worden’. En even verder ‘Derhalve is het op korte termijn houden van een haalbaarheidsonderzoek weinig zinvol’.

Maar in de samenvatting van het tijdpad wordt opgemerkt: ‘volgens de huidige planning is het zaak dat medio 1998 de randvoorwaarden voor de passantenhaven worden aangegeven. Volgens dezelfde planning kan medio dan wel eind 1998 het haalbaarheidsonderzoek worden gehouden. Afhankelijk van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek kan wel of niet gestart worden met de daadwerkelijke aanleg van de passantenhaven in het jaar 1999’.

In de financiële paragraaf van de bestuursopdracht is aangegeven dat in de begroting voor 1998 een eenmalig bedrag van fl. 50.000,- voor het haalbaarheidsonderzoek is opgenomen. Overigens houdt de college een besluit over de bestuursopdracht aan; men wil een nadere planning zien toegevoegd.

Of de bestuursopdracht op een later moment door het college is vastgesteld, is niet meer te achterhalen.

In ieder geval staat voor de raadsvergadering op 16 december 1997 de herinrichting van het westelijk havengebied op de agenda plus het voorstel om daarvoor een krediet van fl. 1.000.000,- beschikbaar te stellen. Als gevolg van de overstroming van het archief is er geen exemplaar meer beschikbaar van het raadsvoorstel. Uit het verslag van de bespreking van de het voorstel in de commissie Grondgebiedszaken valt af te leiden dat de herinrichting van het westelijk havengebied vooral een gevolg is van een in 1993 opgesteld ‘Verkeerscirculatieplan Binnenstad’ en een uitbreiding/wijziging van het parkeerterrein op het westelijk havengebied betreft.

Het voorstel leidt in de raad tot de nodige discussie. Zo worden er vraagtekens gezet bij de haast en de totale kosten³. Tevens wordt van diverse zijden aangedrongen op een ‘totaalvisie voor het hele gebied’ dan wel een ‘totaalplaatje’ voor het gehele gebied, want nu betreft het een geïsoleerd onderdeel, maar uiteindelijk wordt het voorstel aangenomen.

Een en ander betekent niet dat nu zonder omhaal met herinrichting van het parkeerterrein wordt begonnen; dat zou nog tot 2008 duren.

In de jaarrekening over 2000 merkt het college het volgende op over het parkeerterrein westelijk havengebied: ‘De voorbereiding voor de uitvoering van uitbreiding van het parkeerterrein op het westelijk haventerrein heeft zeker drie maanden gekost. De aanpassingen op een eerder opgesteld plan (...) is praktisch besteksgereed gemaakt. Uiteindelijk is het plan in de ‘ijskast’ gezet, daar zowel in het gemeentehuis als de publieke opinie andere inzichten ontstonden. Momenteel wordt gewerkt aan een totaalplan voor het gehele haventerrein (...)’. Een formeel besluit om niet tot uitvoering van het raadsbesluit d.d. 16 december 1997 over te gaan is niet aangetroffen.

Uit de jaarrekening 2000 blijkt verder dat fl. 38.000,-- is opgevoerd als investering in de herinrichting van de haven. In 2001 is dat bedrag fl. 27.919,34. Ultimo 2001 resteert van het oorspronkelijke krediet van 1 miljoen dan fl. 667.021,27.⁴

3.3. De periode 2000 – 2004

In 1999/2000 heeft een ambtelijke evaluatie van de TRAP-nota plaats gevonden. De evaluatie van het project passantenhaven stelt onder andere dat ‘Met het startsein voor het project waterfrontontwikkeling is gewacht tot er meer duidelijkheid bestond over een eventuele passantenhaven. Uiteindelijk is besloten om dit project in drie fasen aan te pakken waarbij fase 2 niet per definitie pas na afronding van fase 1 gestart hoeft te worden.⁵ Het haalbaarheidsonderzoek (...) kan eerder worden opgestart, om verdere vertraging te voorkomen’. Wie, wanneer en om welke redenen besloten heeft het project te faseren is niet duidelijk. De dossiers bevatten daarover geen informatie.

In de samenvattende conclusies vermeldt de evaluatie wat betreft de passantenhaven: ‘Het project waterfrontontwikkeling en passantenhaven loopt tot nu toe volgens de geplande fasering. Wel blijkt dat bijvoorbeeld de uitwerking van fase 1 veel tijd vergt. Ook is het nog niet zeker of de passantenhaven er daadwerkelijk gaat komen. Immers, *voorafgaand aan een poli-*

³ De haast betrof het mogelijk aflopen van een subsidietoezegging. Van wie is niet duidelijk.

⁴ De jaarrekeningen over de jaren 1998 en 1999 bevatten geen informatie over de stand van het krediet.

⁵ Deze fase behelsde het verleggen van het parkeerterrein bij de haven, waarbij het vrijkomende terrein voor toeristische doelen zou worden ingericht.

tieke beslissing (curs. RKC) over deze haven zal een haalbaarheidsonderzoek worden gehouden’.

Uit de evaluatie blijkt in ieder geval dat het haalbaarheidsonderzoek niet, zoals gepland in 1998, heeft plaats gevonden. De redenen daarvoor zijn niet bekend.

Tevens blijkt uit de evaluatie dat er tot op dat moment, in ieder geval in de raad, geen politieke besluitvorming over de ontwikkelingen rond Lekhaven heeft plaats gevonden, afgezien van de goedkeuring van de herinrichting van het westelijk havengebied in 1997.

De evaluatie van de TRAP-nota is in de raadsvergadering van 27 maart 2001 geagendeerd. In het raadsvoorstel staat over de waterfrontontwikkeling ‘dit project dient met voortvarendheid ter hand te worden genomen (...) Bij een onderzoek naar de haalbaarheid van een passantenhaven kan worden meegenomen dat een deel van de passantenhaven wordt bestemd voor historische schepen en een deel voor hedendaagse schepen’.

Voor zover valt na te gaan is dit de eerste maal dat de ontwikkelingen rond de Lekhaven, waaronder het realiseren van een passantenhaven, integraal in de raad aan de orde zijn.

Op 29 mei van dat jaar is in de raad een voorstel voor ‘Ontwikkeling haventerrein binnenstad’ aan de orde. Voorgesteld wordt om ‘voor het gehele terrein op korte termijn een integraal plan te ontwikkelen, het integrale plan voor de uitvoering op te knippen in onderdelen en per onderdeel de prioriteit aan te geven. Voorts wordt voorgesteld het nog onbenutte voorbereidingskrediet van fl. 50.000,- (...) beschikbaar te stellen (...)’.⁶

In het voorstel is een aanpak voor ontwikkeling van het integrale plan opgenomen. De eerste stap in die aanpak is de oprichting van een zeer breed samengestelde werkgroep⁷ waarin de vertegenwoordigers van de diverse geledingen samen met ambtenaren een ontwerp voor de inrichting van de haven moet ontwikkelen.

De raad gaat met voorgestelde aanpak akkoord en daarmee met een vorm van interactieve beleidsontwikkeling, alhoewel die term toen nog niet en vogue was.

Inmiddels is begin van dat jaar een ambtelijke werkgroep Haventerrein opgericht die in augustus een projectplan opstelt waarin beoogd resultaat (integraal plan), betrokken disciplines (ambtelijk), aanpak en planning zijn gedefinieerd. De projectleiding berust bij de afdeling VROM.

Eind 2001 wordt de werkgroep Haventerrein uitgebreid met de externe deelnemers.

Ondertussen hebben in maart 2002 de verkiezingen voor de raad plaats gevonden. In het in juni van dat jaar vastgestelde raadsprogramma is over de passantenhaven de volgende passage opgenomen: ‘De ontwikkeling van een passantenhaven is om meerdere redenen een aantrekkelijke optie voor de gemeente. Ons uitgangspunt bij de ontwikkeling van een passantenhaven is dat dit gebeurt op basis van het particulier initiatief en actief verwerven van subsidies, binnen de reeds geraamde gemeentelijke budgetten’.

Of, en zo ja welke, er voornemens in het collegeprogramma/bestuursakkoord zijn opgenomen valt niet meer te achterhalen aangezien deze documenten onvindbaar zijn.

De werkgroep Haventerrein rondt eind 2002 in concept een Programma van eisen af ten aanzien van het schetsontwerp voor de herinrichting van de haven.

⁶ Het betreft de post in de begroting 1998 bedoeld voor het haalbaarheidsonderzoek.

⁷ In het raadsvoorstel zijn o.a. genoemd de VVV, Stg. Wijkse Lekhaven, WSV Rijn en Lek, bewoners Dijkstraat resp. woonschepen, Hart van Wijk.

De raad stelt dit programma van eisen op 25 februari 2003 vast en stelt €50.000,- beschikbaar voor het maken van een schetsontwerp door een extern bureau. Uit het raadsvoorstel blijkt dat op termijn een kostendeekkende exploitatie van de haven 'waarschijnlijk' niet mogelijk zal zijn. Daarvoor zijn meer dan 300 ligplaatsen noodzakelijk.

In het raadsvoorstel geeft het college tevens aan dat het extern bureau dat het schetsontwerp opstelt tevens een financiële 'haalbaarheidsstudie' moet leveren.

Uit de 6 ingediende offertes voor het maken van een schetsontwerp wordt de aanbieding van de Grontmij gekozen. In de commissievergadering van 31 maart presenteert het bureau vier ontwerpschetsen. Wat de financiële haalbaarheid betreft merkt de Grontmij op de totale kosten van het project te schatten op €4,5 miljoen.

Op 27 mei 2003 stelt de raad het schetsontwerp vast, besluit tevens de planologische procedure te starten en de benodigde vergunningen aan te vragen, en de financiering van de uitvoering te betrekken bij de begrotingsbehandeling (voor 2004) in het najaar. De raad geeft, evenals het college, verder aan dat (financiële) fasering in het uitvoeringsplan noodzakelijk is. De raad heeft de ambitie waar mogelijk subsidie te verwerven en vraagt het college onderzoek te doen verdere subsidiemogelijkheden. Inmiddels zijn er dan al twee toezeggingen voor subsidies binnen (ISV Bodem: €403.693, ISV RO: €227,000) en wordt gewerkt aan tien andere subsidieaanvragen.

Op 8 juli stemt het college in met het ambtelijk voorstel voor de aanpak van de uitvoering in 5 fasen.⁸ De kosten voor de fasen 2 t/m 5 de feitelijke uitvoering van het werk worden in het ambtelijk voorstel geraamd op €4,4 miljoen. De ambtelijke voorbereiding zal worden bekostigd uit het in 2003 beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet van €50.000,-.

Het college gaat er op dat moment tevens mee akkoord de raad voor te stellen een extra voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen en de projectleiding over te dragen van de afdeling VROM naar OW, aangezien de aard van de werkzaamheden in het project nu wijzigt (civiel-technische uitvoering), zo stelt het advies aan het college.

Op 17 september 2003 stemt het college in met het ambtelijk voorstel voor de financiering, waarmee fase 1 van het project vrijwel is afgerond.

Op 18 september informeert de verantwoordelijke portefeuillehouder de raad over het collegebesluit d.d. 8 juli 2003 over de fasering. Hij stelt dat, 'duidelijk is dat uitvoering van het gehele project voor rekening van de gemeente gezien de financiële situatie niet haalbaar is'. De raad stelt dus een plan vast waarvoor slechts voor 50% financiële dekking aanwezig is'.

Tevens meldt hij dat de subsidieaanvragen 'voorspoedig' verlopen, en doordat het college de uitvoering heeft gefaseerd 'kan in de komende jaren nog vaker op allerlei subsidies een beroep gedaan worden. Dit betekent dat de inschatting van het subsidiabele deel is verhoogd van 40 naar 50%'.⁹

In ambtelijke adviezen en rapporten wat betreft de herinrichting van de Lekhaven is vanaf dit moment sprake van de 'wens' dan wel een 'besluit' van de raad dat 50% van de financiering van de herinrichting uit subsidie zou moeten plaats vinden.

Een dergelijk besluit of harde uitspraak is echter niet aangetroffen. Dat neemt niet weg dat de financiering op basis van 50% subsidie wel een eigen leven is gaan leiden als 'raadsbesluit'.

⁸ Voorgestelde fasen zijn: 1 Voorbereiding (planologische procedures, aanvragen subsidies en vergunningen, e.d.). 2. Inrichting oostelijk havengebied als recreatie-/parkeerterrein. 3. Aanleg passantenhaven (o.a. uitbaggeren en aanleg steigers). 4. Herinrichting westelijk deel. 5. Aanpassing Havenweg en inundatiekanaal.

⁹ Informatiebrief van portefeuillehouder Batenburg aan de raad, d.d. 18 september 2003.

Wel valt uit de raadsverslagen d.d. 27 mei 2003 en 9 november 2004 op te maken dat de raad een sterke ambitie heeft om het project met die vorm van financiering te realiseren.

In de commissie Ruimte en Samenleving is op 6 oktober 2003 naar aanleiding van de brief van de portefeuillehouder herinrichting van de Lekhaven aan de orde. De portefeuillehouder spreekt de verwachting uit een onderbouwd voorstel voor de tweede fase in januari 2004 aan de raad voor te leggen, inclusief de financiering. Hij adviseert de commissie de bespreking van het faseringsvoorstel tegelijkertijd met het financieringsvoorstel voor de tweede fase te doen plaats vinden.¹⁰

In de begroting voor 2004 zijn voor de uitvoering van de herinrichting van de Lekhaven geen middelen opgenomen. De raad steunt bij de begrotingsbehandeling op 9 november een amendement van Groen Links en stelt €500.000,- voor de herinrichting beschikbaar.

Ambtelijk wordt inmiddels, conform het besluit van het college van 8 juli 2003, de fasering uitgewerkt en een voorstel geformuleerd voor de financiering van het resterende deel van fase 1 alsmede fase 2. Wat dit laatste betreft is het ambtelijke voorstel €650.000,- ten laste te brengen van de grondexploitatie van de Langshaven.¹¹ Maar dit voorstel bereikt de raad, om onbekende redenen, niet.

In de voorjaarsnota 2005 is nogmaals €500.000,- beschikbaar gesteld, in totaal is dan dus €1 miljoen beschikbaar, exclusief toegezegde subsidies.

3.4. De periode 2005 – heden

In een voortgangsrapportage aan het college van juni 2005 wordt de stand van zaken wat betreft de voorbereiding van het project geschetst. Hieruit blijkt dat op dat moment nog een aantal obstakels moet worden genomen. Zo moet het bedrijf Lekhaven B.V. nog verhuizen, dient RWS (bevoegd gezag voor de buitendijkse gronden) nog diverse vergunningen te verlenen, dient er een procedure ex art. 19 WRO te worden doorlopen en moet een saneringsplan worden opgesteld voor zowel de havenbodem als de omringende terreinen. RWS heeft al aangegeven de plannen in zijn geheel te willen beoordelen en niet per fase of onderdeel.

Verder is nog nader onderzoek naar grondeigendommen en de daar aan verbonden verplichtingen noodzakelijk. In de rapportage wordt de benodigde doorlooptijd voor deze zaken geschat op 9 maanden.

De constatering in het advies aan het college van 17 september 2003, dat de aard van het project is gewijzigd en civieltechnische uitvoering betreft, blijkt achteraf nogal voorbarig en daarmee de overdracht van de projectleiding aan OW. Procedures Wro, grondverwerving en vergunningen waren in 2003 nog niet gestart, laat staan afgerond en werden overgedragen aan een afdeling die daarvoor wat betreft ervaring en expertise niet voor geëquipeerd was.

Uit de voortgangsrapportage blijkt tevens dat het oorspronkelijke ontwerp van de Grontmij is vereenvoudigd en aangepast wat betreft te gebruiken materialen. Dat drukt de geschatte uitvoeringskosten en worden nu geraamd op €2.5 miljoen.

¹⁰ Dat financieringsvoorstel zou overigens pas op 29 mei 2007 in de raad aan de orde zijn.

¹¹ Blijkens het voorstel aan het college is het voorstel bedoeld voor de raadsvergadering van 22 juni 2004. Uit het verslag van die raadsvergadering blijkt dat het voorstel toen *niet* is behandeld. In enkele documenten uit deze periode is tevens sprake van een raadsbesluit d.d. 28 oktober 2003 om €750.000,- ten laste te brengen van de grondexploitatie Langshaven. Echter ook in oktober 2003 heeft de raad dat *niet* besloten en een daartoe strekkend voorstel is niet aangetroffen.

In 2005 vindt het uitbaggeren van de haven plaats. Uit een in juli 2003 uitgevoerd bodemonderzoek was gebleken ‘dat er helemaal geen sprake is van bagger¹² in de haven (...). Het dieper maken van de bodem kost aanzienlijk minder omdat dit materiaal weer elders gebruikt kan worden. Naar verwachting kost dit minder dan €100.000’.¹³

De voorstellen voor de herinrichting van de haven pasten voor een deel niet in het geldende bestemmingsplan ‘Landelijk gebied 1974’ en daarom was voor de herinrichting, op onderdelen, vrijstelling op grond van art. 19 WRO noodzakelijk. Aangezien het geldende bestemmingsplan ouder was dan 10 jaar diende de raad een voorbereidingsbesluit nemen. Overigens had de raad al in een eerder stadium¹⁴ voorbereidingsbesluiten genomen, maar de termijn van het laatste besluit was op 15 april verlopen. Op 28 juni 2005 neemt de raad het voorbereidingsbesluit.

Vervolgens start de vrijstellingsprocedure voor het westelijk havengebied inclusief de havenkom met een daartoe strekkend verzoek van het college op 5 september 2005. De vrijstellingsprocedure wordt op de valreep getroffen door een beroepszaak van een belanghebbende, maar deze trekt begin 2007 zijn beroep in waarmee de vrijstelling onherroepelijk wordt. In het voorjaar krijgt Dura Vermeer opdracht om de *engineering* voor het project op te pakken. Dat houdt tevens het aanvragen van alle benodigde vergunningen in.

Op 29 mei 2007 stelt de raad een krediet van €510.000,- beschikbaar voor de uitvoering van de herinrichting. Dit is het restant van de in 2004 en 2005 beschikbaar gestelde kredieten van €500.000,- elk minus voorbereidingskosten en het uitbaggeren van de haven.

Op 9 oktober 2007 besluit het college een vrijstellingsprocedure voor de herinrichting van het oostelijk havengebied¹⁵ te starten en een begin te maken met een bestemmingsplan voor het totale gebied. Dat laatste is noodzakelijk met het oog op een mogelijke onteigening van gronden die aan de havenkom zijn gelegen.

Op 31 oktober van dat jaar heeft een intern overleg plaats tussen VROM en OW over ‘knelpunten’ bij de herinrichting van de Lekhaven.

Een daarvan betreft de gronden in eigendom van de dienst Domeinen. Deze dienst heeft aangegeven geen enkel belang te hebben bij wijziging van de bestaande functie (bedrijfsterrein) in een recreatieve. Domeinen heeft daarbij alvast aangegeven in geval van wijziging van de functie een planschadeclaim of huurverhoging niet uit te sluiten.

Een oplossing voor de ‘knelpunten’ is wel geboden, want indien in 2008 niet met het werk wordt gestart vervalt een aantal toegezegde subsidies.

Begin 2008 wordt de uitvoering van fase 1 van de herinrichting aan Dura Vermeer gegund. In dat jaar vinden de volgende werkzaamheden plaats: sanering gronden oostelijk en westelijk havenbekken, aanleg centrale steiger, herinrichting westelijk deel, aanleg trappartij, amoveren van de loswal en plaatsen damwand, tijdelijke parkeerplaatsen oostzijde en betonnen wandelpaden oost.

¹² Hier zal bedoeld zijn: geen verontreinigde bagger.

¹³ Informatiebrief van portefeuillehouder Batenburg aan de raad, d.d. 18 september 2003. Overigens kosten de baggerwerkzaamheden uiteindelijk €350.000,-.

¹⁴ Op 26 november 2002 en op 6 april 2004.

¹⁵ Aangezien wordt aangenomen dat Van Beek (eigenaar van gronden aan de haven) bezwaar zal maken wordt zijn perceel buiten het project en de plankaart gehouden.

Uiteindelijk vindt in 2008 de herinrichting van het westelijk deel van het havengebied en de aanleg van steigers plaats.

De herinrichting van het oostelijk havengebied verkeert dan nog in een stadium van voorbereiding o.a. wat betreft planologische procedures (opstellen bestemmingsplan) en het verwerken van subsidies. Ook moeten nog gronden, in eigendom bij een van de voorheen aan de haven gevestigde bedrijven, in het oostelijk havengebied worden verworven.

4. Overzicht financiering 2004 - 2008

Raming financiering in 2007

Toegekende kredieten:

- nadelig saldo 2004	€-131.000
- bestemmingsreserve begroting 2005	€ 500.000
- bestemmingsreserve voorjaarsnota 2005	€ 500.000

Resteert € 869.000

Uitgaven:

2005 Grondonderzoek, interne uren	€ 30.300
2006 Baggeren havenkom, onderzoek, interne uren	€327.000
2007 Aanbesteding, kadaster, extern Advies, interne uren	€ 27.700

Totaal uitgaven €385.000

Beschikbaar binnen begroting per augustus 2007 €484.000

Raming financiering uitvoering fase 1 per februari 2008.

- gemeentelijk budget	€484.000
- subsidie ISV Bodem	€380.000
- subsidie recreatievaart Nederland	€ 50.000
- subsidie ISV R.O.	€170.000
- Bouwfonds parkeren	€ 60.000
- BDU parkeren binnenstad	€ 92.000
- Toegekend voorjaarsnota 2008	€100.000

Totaal beschikbaar € 1.336.000

Bij de afwikkeling van het krediet in 2009 voor de uitvoering van de eerste fase van de herinrichting bleek het volgende.

Beschikbaar per 01-01-2008	€ 1.109.476,00
Besteed in 2008	€ 1.401.036,57

Restant per 31-12-2008	€ -191.560,57
------------------------	---------------

Tegenover deze overschrijding staan nog te ontvangen bedragen (€-93.000 BDU van de provincie en €60.000 uit de grondexploitatie van het veilingterrein) zodat per saldo een overschrijding resteert van €38.560,57. Ook vanuit ISV is nog een bedrag te ontvangen van ca € 50.000, echter pas ná uitvoering van fase 2.

Het bovenstaande samenvattend betekent e.e.a dat, *voor zover valt na te gaan*, is uitgegeven:

Krediet 1998/2001	€ 22.689
Onderzoek Grontmij feb/mrt. 2003	€ 40.550
Div. 2005 t/m 2007	€ 385.000
Uitvoering fase 1 2008	€1.401.036
Totaal	€1.849.275

Gelet op de uitspraak van de raad van oktober 2003 zou 50% van de uitgaven (vanaf dat moment) uit subsidies moeten worden gefinancierd, oftewel een bedrag van €893.018 (50% van €385.000 + €1.401.036).

In totaal is aan subsidie ontvangen €680.693 en kan nog €93.000 (BDU) aan subsidie worden ontvangen. Indien het laatste het geval is komt het totaal aan ontvangen subsidie op €773.693 en is wat betreft de uitvoering van de eerste fase in hoge mate aan de ambitie van de raad voldaan om een groot deel 50% van de kosten uit subsidies te bekostigen.

5. Analyse

De ontwikkeling van de Lekhaven zijn in dit hoofdstuk geanalyseerd aan de hand van de vier onderzoeksvragen:

- Wat was het besluitvormingsproces rond het project?
- Hoe is de projectorganisatie vorm gegeven?
- Hoe vindt bestuurlijk en ambtelijk de aansturing van dergelijke projecten plaats?
- Wat zijn de mogelijke factoren die leiden tot vertraging bij grote projecten?

5.1. Het besluitvormingsproces

Medio jaren tachtig van de vorige eeuw zijn er de eerste voornemens voor de herinrichting voor de Lekhaven met het oog op het toerisme, het verbinden van stad en haven, maar ook het verbeteren van de havenfaciliteiten voor de bedrijven.

Besluiten over de Lekhaven zijn genomen door de ambtelijke organisatie, het college en de raad. De ambtelijke besluitvorming staat uiteraard in het teken van de advisering van het college over de door dat bestuursorgaan te nemen besluiten. De resultaten van besluiten die de ambtelijke organisatie neemt is uitsluitend nog terug te vinden in de adviezen aan het college. Besluiten van het MT of projectgroepen die basis vormen voor de adviezen aan het college zijn niet meer te achterhalen, aangezien verslagen, besluitenlijsten e.d. van bijeenkomsten niet zijn opgesteld en/of gearchiveerd. Een uitzondering vormt de verslaglegging door de gemengde werkgroep Herinrichting Lekhaven in de periode 2002 - 2003.

Na het opstellen van de TRAP-nota komt in 1997 het primaat voor de herinrichting ambtelijk bij de sector welzijn te liggen en in 2001 is een ambtelijke projectgroep opgericht waarin betrokken disciplines zijn vertegenwoordigd. Nadat het plan voor herinrichting in 2003 door de raad is vastgesteld lijkt geen sprake meer van een projectmatige aanpak.

De rekenkamercommissie laat in haar analyse de besluitvorming op ambtelijk niveau verder buiten beschouwing.

De besluitvorming door het college is in eerste instantie fragmentarisch te noemen in die zin dat besluiten lange tijd uitsluitend betrekking hebben op aspecten (milieu, ruimtelijk, verkeer, toerisme, recreatie) van het plan voor herinrichting van de haven. Een plan overigens dat lange tijd niet op papier staat, maar (kennelijk) wel in de hoofden van allerlei betrokkenen leeft. Het duurt tot 2003 voordat er een plan integraal voor de herinrichting tot stand komt en dat in zekere zin financieel (door de Grontmij) is onderbouwd.

Nadat dat plan, ook door de raad, is vastgesteld heeft de besluitvorming door het college voornamelijk betrekking op de ruimtelijke aspecten en de financiering.

Van besluitvorming door de raad is lange tijd geen sprake¹⁶. De TRAP-nota komt in de raad niet aan de orde. In 1997 stelt de raad fl. 1.000.000,- beschikbaar voor de herinrichting van het westelijk deel van haven en verzoekt daarbij vrijwel raadsbreed om een visie op het gehele gebied inclusief passantenhaven, horecafaciliteiten, etc. In 2003 gaat de raad akkoord met het integrale plan voor de herinrichting en de fasering van uitvoering en financiering.

Besluitvorming van de raad daarna betreft voornamelijk het nemen van voorbereidingsbesluiten met het oog op vrijstellingsprocedures ex art. 19 WRO.

¹⁶ Er is niet systematisch nagegaan in hoeverre in de raadscommissies het college de raad heeft geïnformeerd over de voortgang.

Van een planning van besluitvorming is zowel waar het college als de raad betreft nauwelijks sprake. Dat is ook niet verwonderlijk aangezien lange tijd een integraal plan en planning voor de voorbereiding en uitvoering ontbrak¹⁷.

De besluitvormingsproces heeft dus vooral een ad hoc karakter. Besluitvormingsmomenten lijken vooral te worden bepaald door externe factoren en dan met name de mogelijkheden om subsidie te krijgen of het mogelijk verlopen van al gedane subsidietoezeggingen.

Al met al bedraagt de periode die met de besluitvorming gemoeid is meer dan tien jaar gerekend vanaf het opstellen van de TRAP-nota, en zo'n 18 jaar vanaf het moment dat de eerste ideeën voor de haven ontstonden.

Overigens is de constatering dat de besluitvorming een ad hoc-karakter had en weinig planmatig verliep in overeenstemming met de constatering in diverse onderzoeken dat besluitvorming geen lineair proces vormt, maar veeleer uit reeksen beslissingen bestaat waarbij terugkoppeling plaats vindt en/of van koers wordt gewijzigd.

5.2. De projectorganisatie

Wat betreft de projectorganisatie zijn belangrijke elementen onder andere de planning, voortgangsbewaking en informatievoorziening.

Voor de herinrichting van de Lekhaven is eerst in 2001 een projectgroep in het leven geroepen zo blijkt uit raadsvoorstellen. Of daarmee de herinrichting ook als project is aangepakt is niet duidelijk. Een door het college of MT geaccordeerd projectplan met daarin opdracht, beoogd resultaat, planning, kosten, rapportagemomenten, etc. is niet aangetroffen.

Wel zijn in de periode 2002 – 2004 sommige adviezen aan het college over de Lekhaven ondertekend door 'de projectleider'. Geconstateerd kan worden dat er in die periode van een vorm van projectorganisatie sprake was, maar waarvan status, opdracht, etc., zo die er al waren, onduidelijk zijn. Hetzelfde geldt voor de beschikbare personele capaciteit. Afgezien van die periode was van een duidelijke projectorganisatie geen sprake.

Ook beschikte de organisatie niet over een vastgestelde standaard werkwijze voor projecten als de Lekhaven. Wat overigens ook gold voor de Langshaven.

Met andere woorden gedurende een lange periode was de herinrichting van de Lekhaven een verantwoordelijkheid van 'de lijn' (eerst de sector welzijn, daarna de sector VROM en vervolgens OW) waar het de voortgang, risicobeheersing en informatievoorziening, etc. betreft.

5.3. Bestuurlijke en ambtelijke aansturing

In de TRAP-nota uit 1995 is de herinrichting van de Lekhaven als project gedefinieerd. Het duurt tot na de eeuwwisseling (2001) voordat het college besluit tot het opstellen van een integraal plan.¹⁸ Geconstateerd kan worden dat sprake was van een geruime periode van politieke/bestuurlijke besluiteloosheid.

Nadat in 2003 het ontwerp voor de haven gereed is, en de raad dit heeft vastgesteld overigens zonder daarbij financiële middelen voor de uitvoering beschikbaar te stellen, is evenmin van een duidelijke sturing door het college sprake. In hoeverre die wel plaats vond in contacten

¹⁷ Tijdens het ambtelijk wederhoor is aangegeven dat dit met name is veroorzaakt door het ontbreken van de benodigde financiële middelen.

¹⁸ Hoewel de raad daar vrijwel unaniem in 1997 al om had gevraagd.

tussen de verantwoordelijke portefeuillehouder en de ambtelijke organisatie onttrekt zich aan de waarneming van de rekenkamercommissie.

Van een duidelijke ambtelijke aansturing is met name sprake in de periode 2001 – 2003 wanneer in eerste instantie een ambtelijke, en later gemengde, projectgroep het ontwerp voor de herinrichting tot stand brengt, en waarbij verantwoordelijkheden duidelijk bij de sector VROM liggen.

5.4. *Vertragende factoren*

In een onderzoek voor de onderbouwing van een WRR-rapport over grote projecten is wat betreft de aard van het tijdsbeslag gebruik gemaakt van een indeling in fasen en een onderverdeling in benodigdheden. De laatstgenoemde zijn zaken die, in de besluitvorming, ‘bij elkaar dienen te worden gebracht voordat tot uitvoering van een project kan worden overgegaan’. Bij de indeling in fasen is in dat rapport de onderstaande fase-indeling gehanteerd:¹⁹

- de *initiatiefase* betreft de periode vanaf het ontstaan van een eerste idee of plan voor een project tot aan het moment dat het voorstel op de agenda verschijnt van de politiek verantwoordelijke instantie(s);
- de *voorbereidingsfase* betreft de periode waarin de verantwoordelijke instanties trachten te komen tot een principe-uitspraak/beleidsvoornemen waarin uitsluitel wordt gegeven of het project al dan niet door moet gaan;
- de *uitwerkingsfase* betreft de periode die gemoeid is met de concretisering van de principebeslissing(en) en het verwerven van een aantal benodigdheden. De fase wordt besloten door de aanvang van de concrete uitvoeringswerkzaamheden (de eerste spade in de grond);
- de *uitvoeringsfase* omvat de fysieke uitvoering van het project, gerekend vanaf de start van de werkzaamheden tot aan de oplevering van het project.

Daarbij maken de auteurs overigens wat betreft de fasenindeling wel de aantekening dat het ‘hier gaat om niet meer dan een eerste *globale* aanduiding van bepaalde stadia in de besluitvorming en het tijdsbeslag daarvan’.²⁰

Voor de herinrichting van de Lekhaven bedraagt het tijdsbeslag per hiervoor genoemde fase respectievelijk 18, 2, 5 en 1 jaar.

In genoemd onderzoek voor de WRR bedraagt de initiatiefase in alle gevallen meer dan 10 jaar, waarbij het volgende wordt opgemerkt: ‘Een totale tijdsduur van meer dan twintig jaar is overigens niet uitzonderlijk’.

Ook in het geval van de Lekhaven maakt het plan voor herinrichting diverse malen een ‘doorstart’ voordat een politieke beslissing over ontwerp en financiering worden genomen.

Waar het de benodigdheden betreft zijn de volgende categorieën onderscheiden: operationeel, procedureel-wettelijk, financiële en overige. Vertragingsfactoren worden in een van deze categorieën ingedeeld. Hierna zijn de mogelijke vertragingsfactoren bij de herinrichting van de Lekhaven in deze categorieën ingedeeld.

¹⁹ WRR, blz. 17.

²⁰ Idem, blz. 17.

5.4.1. Operationele factoren

Politieke besluiteloosheid

Hiervoor is aangegeven dat de initiatiefase 18 jaar in beslag neemt en wordt afgerond met een positief raadsbesluit over ontwerp, financiering (deels) en fasering.

Gebrekkige projectorganisatie

Voor zover al van een projectorganisatie sprake was vertoonde deze een aantal gebreken op het gebied van planning, voortgangsbewaking, beperkte personele capaciteit, beperkte financiële middelen en risicobeheersing.

Cumulatie van (wettelijke) procedures

Op de herinrichting van de haven zijn diverse regelingen van toepassing en heeft de gemeente te maken met verschillende instanties die deze regelingen uitvoeren. Veelal kennen deze regelingen hun eigen specifieke mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep.

Samenloop van procedures (vergunningen, ruimtelijke ordening) gedurende de fase waarin de uitvoering is voorbereid hebben tot vertraging geleid.

Verder doet zich het fenomeen voor – met name bij de ontwikkeling van de Langshaven – dat tijdens het besluitvormings- en voorbereidingsproces nieuwe regelgeving (streekplannen, milieuwetgeving) aanleiding is eerder genomen besluiten te heroverwegen of te herzien.

In tegenstelling tot wat algemeen als belangrijke vertragingsfactor wordt aangemerkt, zijn bezwaar- en beroepsprocedures in het geval van de Lekhaven niet als zodanig aan te merken. Het heeft er de schijn van dat het betrekken van belanghebbenden bij het opstellen van het ontwerp in 2002 het project definitief op de agenda heeft gezet en tot een politiek besluit heeft geleid.

5.4.2. Financieringsfactoren

Beschikbaarheid Financiële Middelen

Het ontbreken van voldoende financiële middelen is een evidente vertragingsfactor in het geval van de Lekhaven. De financiering is daarbij in een laat stadium, nadat het ontwerp door de raad was goedgekeurd, aan de orde gekomen. Het ontbreken van zekerheid over de financiering van het project kan er zowel ambtelijk als bestuurlijk toe hebben geleid dat het project en de voortgang ervan aan draagvlak verloor en andere zaken een hogere prioriteit kregen.

Maar ook toen het project zo goed als gereed was voor uitvoering ontbrak financiering voor het geheel. Het ontbreken van voldoende financiële middelen was ook de voornaamste reden om het project gefaseerd uit te voeren en het voorgestelde ontwerp door wijziging in het materiaalgebruik te versoberen en zo de kosten aanzienlijk terug te brengen.

5.4.3. Overige vertragingsfactoren

Het is evident dat de vertraging bij de ontwikkeling van de Langshaven de besluitvorming en voorbereiding wat betreft de herinrichting van de Lekhaven heeft vertraagd, aangezien daar gevestigde bedrijven niet konden worden verplaatst.

Aangezien het project Lekhaven vanaf de eerste ideeën tot de eerste fase van uitvoering meer dan 5 zittingsperioden van de raad bestrijkt kunnen wijzigingen in de samenstelling van de raad en van het college hebben geleid tot vertragingen. Of dat het geval is geweest valt echter nauwelijks meer te achterhalen.

De rol die de Dienst Domeinen bij de (her)ontwikkeling van beide havens speelde heeft eveneens tot vertraging geleid.

6. Conclusies

Op basis van de beschrijving en analyse van het proces van herinrichting van de Lekhaven komt de rekenkamercommissie tot de volgende conclusies.

1. Het heeft lang geduurd voordat er een politiek een positief besluit, in 2003, over de herinrichting is genomen, nl. 18 jaar. De herinrichting is een onderwerp dat op de agenda komt, tot een besluit of voornemen leidt en vervolgens in de vergetelheid lijkt te verdwijnen tot er een nieuwe aanleiding is om het weer op te pakken en deze cyclus opnieuw wordt doorlopen.
2. De besluitvorming over de herinrichting van de Lekhaven heeft zowel voor 2003 als daarna in sterke mate een ad hoc karakter.
Toelichting: Overigens lijkt dit een ‘normaal’ verschijnsel. Uit de bestuurskundige literatuur blijkt dat besluitvormingsprocessen zelden een planmatig lineair karakter vertonen die leiden tot een enkelvoudig besluit. Veeleer is sprake van een reeks besluiten waarbij in de loop van de tijd allerlei zijpaden worden bewandeld.
Daarbij moet er op gewezen worden dat, wanneer 1986 als vertrekpunt wordt genomen, er 6 zittingsperioden van de raad respectievelijk het college zijn verlopen van eerste idee tot uitvoering. Dit geldt voor zowel de Lekhaven als de Langshaven.
3. Hoewel er in de diverse documenten sprake is van een project, is er geen projectplan²¹ aangetroffen waarin het project in termen van opdracht, planning, budget, risicobeheersing, organisatie en rapportagemomenten.
Het project, dan wel de te verrichten activiteiten, zijn niet begroot in uren of formatie.
4. Gelet op de conclusie hiervoor kon ambtelijk niet of nauwelijks sprake zijn van projectmanagement.
5. Van bestuurlijke aansturing van de herinrichting van de haven blijkt lange tijd nauwelijks sprake te zijn geweest. Wat betreft de herinrichting reageert het college steeds op initiatieven uit de raad, de samenleving en de ambtelijke organisatie, maar neemt niet zelf het initiatief.
Nadat in 2003 het ontwerp voor de herinrichting van de haven door de raad is vastgesteld, is sprake van meer lijn en continuïteit in de bestuurlijke aansturing.
6. Het duurt lang voordat politieke sleutelfiguren bestuurlijk druk hebben uitgeoefend op externe partijen, vooral de dienst Domeinen en de provincie Utrecht.
7. Wanneer de raad (2003) het plan voor herinrichting van de haven vaststelt, wordt daarbij *niet* het benodigde budget beschikbaar gesteld. Bij de begrotingsbehandeling 2004 en behandeling voorjaarsnota 2005 stelt de raad in totaal €1.000.000,- beschikbaar. De raad wil het restant van het benodigde budget uit subsidies financieren maar neemt daar *geen* besluit over.

²¹ Een plan waarin uit te voeren activiteiten in de tijd zijn uitgezet met de beoogde einddatum, benodigde deskundigheid en personele capaciteit, de wijze van voortgangsbewaking, beheersing van risico's, rapportagemomenten, etc. Dit ter onderscheiding van 'bestuurlijke' plannen/voorstellen die aan het college en/of de raad worden aangeboden.

8. Het ontbreken van duidelijkheid over de beschikbaarheid van voldoende budget heeft zowel de voorbereiding van de herinrichting als de uitvoering daarvan vertraagd. Bij het ontbreken van (zicht op) voldoende budget heeft de voorbereiding van de herinrichting een lagere prioriteit gekregen dan andere activiteiten of plannen. Dit heeft tot vertraging geleid.
9. De betrokkenheid van de provincie en rijksdiensten, en dan met name Domeinen en Rijks-waterstaat, leidt tot 'bestuurlijke drukte' en daarmee tot vertragingen.
10. Externe ontwikkelingen, zoals nationale en Europese regelgeving, nieuwe technologie, leiden gedurende het proces tot noodzakelijke aanpassingen van plannen en voornemens en daarmee tot vertraging.
11. De herinrichting van de Lekhaven is gestart zonder dat sprake was van een verkenning van de omgeving (bestuurlijk, juridisch, financieel, maatschappelijk e.d.) waarin de voorbereiding en realisatie plaats zou vinden. Overigens geldt dit ook voor de aanleg van de Langshaven.
12. Voor zover al van 'projecten' sprake was is, voldoet de projectdocumentatie niet aan de standaarden met alle risico's voor de projectbeheersing, de verantwoording of in geval van overdracht in- of extern.
13. De financiële verslaglegging van de herinrichting van de Lekhaven voorafgaand aan 2003/2004 is, voor zover beschikbaar, een fragmentarisch en slecht toegankelijk.

7. Aanbevelingen

Op basis van haar onderzoek naar het besluitvormingsproces bij de herinrichting van de Lekhaven doet de rekenkamercommissie een aantal aanbevelingen aan de raad respectievelijk het college van B&W.

1. Stel, als onderdeel van het besluitvormingsproces, in het geval van (omvangrijke) projecten op voorhand een *business case* op waarin zowel de financiële als maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk zijn gemaakt.
2. Maak, als onderdeel van de *business case*, een verkenning van de omgeving waarin de realisatie (inclusief de ambtelijk/bestuurlijke voorbereiding) van het project zal plaats vinden. De verkenning heeft in ieder geval betrekking op de (inter-) bestuurlijke, maatschappelijke, financiële, juridische en technologische aspecten.
Breng met behulp van deze verkenning de mogelijke risico's voor het project in kaart.
3. De *business case* is het document op grond waarvan college en raad een besluit nemen het project al dan niet te starten. Definieer op voorhand duidelijke meetbare criteria op grond waarvan een go-no go besluit kan worden genomen.
4. Neem als raad alleen een positief besluit over een project indien het benodigde budget in zijn geheel beschikbaar is of op afzienbare termijn beschikbaar zal zijn. Indien er geen (zicht op) volledig beschikbaar budget is, neem dan geen positieve beslissing.
5. Stel, in het geval van een positief besluit over een project, een projectplan op voor de realisatie. Het projectplan bevat een duidelijke omschrijving van het doel van het project en de beoogde einddatum.
Definieer in het projectplan de rapportagemomenten en de inhoud van de gevraagde informatie aan het college en de raad.
Deze rapportages fungeren voor het college en de raad tevens als besluitvormingsmoment om het project te stoppen of te continueren.
6. Verdeel het project op zo'n manier dat elk deelproject een afgeronde fase kan zijn.
7. Definieer op voorhand onder welke criteria het project c.q. de deelprojecten tussentijds moeten worden gestopt.
8. Richt een ambtelijk projectorganisatie in, en benoem een projectleider met duidelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden.
De projectorganisatie is niet alleen verantwoordelijk voor de realisatie van het project, maar tevens voor de planning, voortgangsbewaking, risicobeheersing en voortgangsrapportages.
9. Neem in het projectplan een begroting in uren en formatie op en spreek met college af dat hierover periodiek wordt gerapporteerd (zie ook punt 5)
10. Besteed aandacht aan de documentatie/projectarchief met het oog op de projectbeheersing, de verantwoording en overdracht van het project intern, of extern.
11. Toon lef in het contact met betrokken externe partijen bij het zoeken naar het gezamenlijk belang.

8. Reactie van het college van Burgemeester en Wethouders

Wijk bij Duurstede, 17 augustus 2009

Betreft: Reactie college van B&W op rapportage rekenkamercommissie
“Onderzoek Herinrichting Lekhaven”

Memo

Van: college van burgemeester en wethouders

Aan: rekenkamercommissie

Geachte heer Van Sligter,

Op 9 juli jl. ontvingen wij uw rapportage “Onderzoek Herinrichting Lekhaven” met het verzoek hierop te reageren. Voordat wij hieronder ingaan op de rapportage hechten wij er aan u mede te delen dat het college grote waarde toekent aan het werk van de rekenkamercommissie. Het continue proces van het beoordelen van de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gemeentelijk beleid stelt ons in staat onze bedrijfsvoering en uitvoering van bestuurlijke taken te evalueren en bij te stellen. Dit is van groot belang om de maatschappelijke ontwikkelingen en processen in onze gemeente optimaal te faciliteren.

In uw aanbevelingen roept u op het projectmatig werken onderdeel te maken van de werkwijze binnen de organisatie; hierdoor zouden een aantal van de geconstateerde vertragingen kunnen worden voorkomen. We kunnen u melden, dat binnen de gemeente het belang van het projectmatig werken, zeker de laatste tien jaar, echt wordt onderschreven. De invoering ervan heeft een versnelling gekregen bij de reorganisatie van 2006 en binnen een aantal jaren hopen we dat deze wijze van werken gemeengoed zal zijn bij alle medewerkers. Uw aanbevelingen worden dus nu al volop opgepakt.

In uw rapportage constateert u terecht dat de ontwikkeling van de Lekhaven, thans Stadshaven genoemd, nauw samenhangt met de ontwikkeling en realisatie van bedrijventerrein Langshaven. Dit bedrijventerrein moest immers eerst zijn gerealiseerd om de destijds in de Stadshaven aanwezige bedrijvigheid (betonmortelcentrale en zand & grind-handel) te verplaatsen. Het is in onze optiek dan ook van belang te constateren dat de planologische procedure, die noodzakelijk was om het bedrijventerrein te realiseren, zich heeft afgespeeld tussen 1985 en 2003.

Tussen 1985 en 1995 vond met name de discussie plaats of de gemeente het nieuwe bedrijventerrein mocht ontwikkelen en hoeveel hectare groot het mocht zijn. Het provinciaal beleid liet daarbij weinig ruimte voor deze ontwikkeling, zodat het bestuurlijk overleg veel tijd heeft gekost. Toen vanaf ca. 1995 duidelijk werd dat de ontwikkeling van bedrijventerrein Langshaven in planologisch opzicht kans van slagen kreeg, zijn kort daarop belangrijke acties in gang gezet: bestemmingsplan-procedures werden opgestart en er werd een ontwikkelaar gevonden met wie een ontwikkelovereenkomst werd afgesloten. Eerst toen in 2003 door uitspraak van de Raad van State het bestemmingsplan voor Langshaven onherroepelijk werd, ontstond voldoende zekerheid om de ontwikkeling verder ter hand te nemen: in de periode 2003-2005 werden de gronden verworven (na tussenkomst gemeente) en in de periode 2005-

2007 werd het terrein bouwrijp gemaakt. Uiteindelijk kon in 2008 de aanwezige bedrijvigheid aan de Stadshaven worden verplaatst naar Langshaven en was de Stadshaven vrij voor herontwikkeling. Grofweg heeft het vooroverleg met de provincie dus 10 jaar geduurd, het bestemmingsplan 5 jaar, verwerving 2 jaar en realisatie eveneens 2 jaar. Wij merken op dat met name het vooroverleg veel tijd heeft gekost, maar de termijnen voor bestemmingsplan, verwerving en realisatie niet buitensporig lang zijn geweest.

Onderstaand geven wij onze reactie op de door uw commissie getrokken conclusies en gedane aanbevelingen. Onze reactie is steeds *in italics* gegeven ten behoeve van de leesbaarheid.

Reactie op hoofdstuk “6. CONCLUSIES”

Op basis van de beschrijving en analyse van het proces van herinrichting van de Lekhaven komt de rekenkamercommissie tot de volgende conclusies.

9. Het heeft lang geduurd voordat er een politiek positief besluit, in 2003, over de herinrichting is genomen, nl. 18 jaar. De herinrichting is een onderwerp dat op de agenda komt, tot een besluit of voornemen leidt en vervolgens in de vergetelheid lijkt te verdwijnen tot er een nieuwe aanleiding is om het weer op te pakken en deze cyclus opnieuw wordt doorlopen.

De initiatieffase heeft veel tijd in beslag genomen. Eigenlijk kan er van 1985 tot 1995 niet eens gesproken worden over een initiatieffase; eerder is er sprake van een ideefase, waarbij via de TRAP nota wel duidelijk wordt, dat de Lekhaven zou moeten worden omgevormd ter bevordering van het toerisme en beter passend bij de binnenstad, maar concreet is het idee allerm minst.

Daarnaast speelt de samenhang met de stroeve ontwikkeling van de Langshaven een belangrijke rol in het verloop van het project.

10. De besluitvorming over de herinrichting van de Lekhaven heeft zowel voor 2003 als daarna in sterke mate een ad hoc karakter.

Toelichting: Overigens lijkt dit een ‘normaal’ verschijnsel. Uit de bestuurskundige literatuur blijkt dat besluitvormingsprocessen zelden een planmatig lineair karakter vertonen die leiden tot een enkelvoudig besluit. Veeleer is sprake van een reeks besluiten waarbij in de loop van de tijd allerlei zijpaden worden bewandeld.

Daarbij moet er op gewezen worden dat, wanneer 1986 als vertrekpunt wordt genomen, er 6 zittingsperioden van de raad respectievelijk het college zijn verlopen van eerste idee tot uitvoering. Dit geldt voor zowel de Lekhaven als de Langshaven.

Met name de onderhandelingen met GS over de Langshaven namen veel tijd in beslag, Na de definitieve beslissing van GS over de ontwikkeling van Langshaven kon het project Herinrichting Lekhaven meer aandacht krijgen. Maar ook na 2003, toen het herinrichtingsplan al door de raad was vastgesteld, kon nog geen ‘vaart’ gemaakt worden vanwege het ontbreken van de benodigde financiën voor uitvoering.

11. Hoewel er in de diverse documenten sprake is van een project, is er geen projectplan aangetroffen waarin het project in termen van opdracht, planning, budget, risicobeheersing, organisatie en rapportagemomenten.

Het projectmatig werken was in die tijd nog niet ingeburgerd in de organisatie. Het werken met bestuursopdrachten en projectplannen wordt eerst nu in de organisatie goed opgepakt.

12. Het project, dan wel de te verrichten activiteiten, zijn niet begroot in uren of formatie.

Vanaf 2001 zijn de zogenaamde afdelingsplannen ingevoerd, waarin de tijdsbesteding van de lopende projecten werd opgenomen. In ieder geval kwam op deze manier aan het licht of er voldoende formatie was om een project te bemannen. Een project als 'herinrichting Lekhaven', waarvoor in eerste instantie geen financiën waren gereserveerd voor de uitvoering, kreeg op basis van deze inzichten al snel een lagere prioriteit.

13. Gelet op de conclusie hiervoor kon ambtelijk niet of nauwelijks sprake zijn van projectmanagement.

We delen deze conclusie.

14. Van bestuurlijke aansturing van de herinrichting van de haven blijkt lange tijd nauwelijks sprake te zijn geweest. Wat betreft de herinrichting reageert het college steeds op initiatieven uit de raad, de samenleving en de ambtelijke organisatie, maar neemt niet zelf het initiatief.

Nadat in 2003 het ontwerp voor de herinrichting van de haven door de raad is vastgesteld, is sprake van meer lijn en continuïteit in de bestuurlijke aansturing.

We delen deze conclusie.

15. Het duurt lang voordat politieke sleutelfiguren bestuurlijk druk hebben uitgeoefend op externe partijen, vooral de dienst Domeinen en de provincie Utrecht.

Met Domeinen was het over Langshaven lastig zaken doen; nadat men het eens was dat er een bindende uitspraak van een taxatie commissie zou komen probeerde Domeinen er weer onderuit te komen door het advies naast zich neer te leggen. Bestuurlijk is toen toch een knoop doorgemaakt.

Het bestuurlijk druk uitoefenen op partijen waarvan wij als gemeente 'iets' nodig hebben is niet gemakkelijk; in sommige gevallen kan 'druk' zelfs contraproductief werken.

16. Wanneer de raad (2003) het plan voor herinrichting van de haven vaststelt, wordt daarbij niet het benodigde budget beschikbaar gesteld. Bij de begrotingsbehandeling 2004 en behandeling voorjaarsnota 2005 stelt de raad in totaal €1.000.000,- beschikbaar. De raad wil het restant van het benodigde budget uit subsidies financieren maar neemt daar geen besluit over.

Logisch dat er een zoektocht ontstond naar middelen; investeringen in de openbare ruimte konden niet worden verhaald op bijv. ontwikkelaars, terwijl de eigen budgetten onvoldoende waren.

Deze weg duurt wel langer, maar heeft in dit geval tot resultaat geleid. Inmiddels (augustus 2009) is voor de uitvoering van fase 2 ook weer een grote subsidie binnengehaald.

17. Het ontbreken van duidelijkheid over de beschikbaarheid van voldoende budget heeft zowel de voorbereiding van de herinrichting als de uitvoering daarvan vertraagd. Bij het

ontbreken van (zicht op) voldoende budget heeft de voorbereiding van de herinrichting een lagere prioriteit gekregen dan andere activiteiten of plannen. Dit heeft tot vertraging geleid.

Zie ook ons antwoord op vraag 4; klopt.

18. De betrokkenheid van de provincie en rijksdiensten, en dan met name Domeinen en Rijks-waterstaat, leidt tot 'bestuurlijke drukte' en daarmee tot vertragingen.

In het geval van de Lekhaven / Langshaven is dit inderdaad het geval. We kunnen deze conclusie niet in z'n algemeenheid onderschrijven; in andere gevallen werpt samenwerking met andere overheden goede vruchten af.

19. Externe ontwikkelingen, zoals nationale en Europese regelgeving, nieuwe technologie, leiden gedurende het proces tot noodzakelijke aanpassingen van plannen en voornemens en daarmee tot vertraging.

Deze conclusie beamen we.

20. De herinrichting van de Lekhaven is gestart zonder dat sprake was van een verkenning van de omgeving (bestuurlijk, juridisch, financieel, maatschappelijk e.d.) waarin de voorbereiding en realisatie plaats zou vinden. Overigens geldt dit ook voor de aanleg van de Langshaven.

Het feit dat geen verkenning op papier is gezet betekent niet dat daarover niet is gesproken. Bij Langshaven is de oppervlakte van het terrein t.o.v. de eerste ontwerpen verdubbeld, omdat anders e.e.a. niet financieel rond te krijgen was (hoge kosten voor de kade versus matige opbrengsten voor uit te geven gronden)

Voor de herinrichting van de Lekhaven is in 2002, juist om de 'omgeving' bij het project te betrekken, een brede werkgroep opgericht, waarin belangen-organisaties, burgers en andere overheden vertegenwoordigd waren. De problematiek rondom de voorbereiding en uitvoering is daarmee goed in beeld gebracht, maar werd er niet minder 'stropelig' door.

21. Voor zover al van 'projecten' sprake was, voldoet de projectdocumentatie niet aan de standaarden met alle risico's voor de projectbeheersing, de verantwoording of in geval van overdracht in- of extern.

Met deze conclusie moeten we na uw grondige analyse instemmen. Momenteel wordt volop aandacht gegeven aan projectmatig werken, waarbij de door u genoemde aandachtspunten zijn meegenomen

13. De financiële verslaglegging van de herinrichting van de Lekhaven voorafgaand aan 2003/2004 is, voor zover beschikbaar, een fragmentarisch en slecht toegankelijk geheel.

Het financieel systeem van vóór 2000 kan jammer genoeg niet meer worden geraadpleegd; in 2000 is het huidige systeem 'Fis4All' ingevoerd. Ook de beschikbaarheid van het papieren archief is door de overstrooming van 2003 in negatieve zin beïnvloed.

Reactie op hoofdstuk “7. AANBEVELINGEN”

Op basis van haar onderzoek naar het besluitvormingsproces bij de herinrichting van de Lekhaven doet de rekenkamercommissie een aantal aanbevelingen aan de raad respectievelijk het college van B&W.

1. Stel, als onderdeel van het besluitvormingsproces, in het geval van (omvangrijke) projecten op voorhand een *business case* op waarin zowel de financiële als maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk zijn gemaakt.

In het kader van de invoering van het projectmatig werken in de ambtelijke organisatie wordt deze aanbeveling reeds opgevolgd. Wel willen we als college benadrukken, dat de praktijk soms weerbarstig is; in theorie is het uitwerken van een business case relatief gemakkelijk! Wanneer het einddoel niet bekend is en de financiën door schaarste niet rond komen, is het opstellen van een business case een stuk lastiger.

2. Maak, als onderdeel van de *business case*, een verkenning van de omgeving waarin de realisatie (inclusief de ambtelijk/bestuurlijke voorbereiding) van het project zal plaats vinden. De verkenning heeft in ieder geval betrekking op de (inter-) bestuurlijke, maatschappelijke, financiële, juridische en technologische aspecten.

Breng met behulp van deze verkenning de mogelijke risico's voor het project in kaart.

Het lijkt ons inderdaad erg zinvol dit voor grote / complexe projecten onderdeel van het projectmatig werken te laten zijn.

3. De *business case* is het document op grond waarvan college en raad een besluit nemen het project al dan niet te starten. Definieer op voorhand duidelijke meetbare criteria op grond waarvan een go-no go besluit kan worden genomen.

Zie boven gegeven antwoorden.

4. Neem als raad alleen een positief besluit over een project indien het benodigde budget in zijn geheel beschikbaar is of op afzienbare termijn beschikbaar zal zijn. Indien er geen (zicht op) volledig beschikbaar budget is, neem dan geen positieve beslissing.

Als we als college dit advies hadden opgevolgd, zou zelfs fase 1 van het project herinrichting Stadshaven nog niet zijn uitgevoerd. De projectmatige aanpak zou bij het opvolgen van dit advies voor andere projecten wel een stuk eenvoudiger worden, kan worden gesteld. Echter projecten, waarbij we als gemeente afhankelijk zijn van subsidieverstrekkers, laten deze werkwijze niet zonder meer toe. Voor de aanvraag van een subsidie is vaak een raadsbesluit nodig, terwijl er nog steeds geen garantie is op verkrijging van de subsidie.

5. Stel, in het geval van een positief besluit over een project, een projectplan op voor de realisatie. Het projectplan bevat een duidelijke omschrijving van het doel van het project en de beoogde einddatum.

Definieer in het projectplan de rapportagemomenten en de inhoud van de gevraagde informatie aan het college en de raad.

Deze rapportages fungeren voor het college en de raad tevens als besluitvormingsmoment om het project te stoppen of te continueren.

Dit advies wordt opgevolgd en is onderdeel van het projectmatig werken

6. Verdeel het project op zo'n manier dat elk deelproject een afgeronde fase kan zijn.

Zie antwoord gegeven bij advies 5.

7. Definieer op voorhand onder welke criteria het project c.q. de deelprojecten tussentijds moeten worden gestopt.

Zie antwoord gegeven bij advies 5.

8. Richt een ambtelijk projectorganisatie in, en benoem een projectleider met duidelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

De projectorganisatie is niet alleen verantwoordelijk voor de realisatie van het project, maar tevens voor de planning, voortgangsbewaking, risicobeheersing en voortgangsrapportages.

Zie antwoord gegeven bij advies 5.

9. Neem in het projectplan een begroting in uren en formatie op en spreek met college af dat hierover periodiek wordt gerapporteerd (zie ook punt 5)

Zie antwoord gegeven bij advies 5.

10. Besteed aandacht aan de documentatie/projectarchief met het oog op de projectbeheersing, de verantwoording en overdracht van het project intern, of extern.

Zie antwoord gegeven bij advies 5.

11. Toon lef in het contact met betrokken externe partijen bij het zoeken naar het gezamenlijk belang.

Het huidige college is doordrongen van de noodzaak en de positieve uitwerking van het veelvuldig communiceren met de externe partijen.

9. Nawoord van de Rekenkamercommissie

De rekenkamercommissie bedankt het college voor zijn uitvoerige reactie op haar conclusies en aanbevelingen. De rekenkamercommissie constateert dat het college, zij het met enige kanttekeningen, op hoofdlijnen haar conclusies deelt.

Wat betreft de aanbevelingen die de rekenkamercommissie naar aanleiding van haar onderzoek heeft geformuleerd, geeft het college aan dat inmiddels een aantal daarvan wordt uitgevoerd als onderdeel van het projectmatig werken. De rekenkamercommissie constateert dat het college in het geval van grote/complexere projecten een ‘brede’ verkenning van mogelijke risico’s onderdeel zal laten zijn van het projectmatig werken.

De vierde aanbeveling van de rekenkamercommissie is gericht aan de raad. Het college stelt dat indien, in het geval van de haven, deze aanbeveling zou zijn opgevolgd ‘zelfs fase 1 van het project herinrichting Stadshaven nog niet (zou) zijn uitgevoerd’ ook al omdat externe financiering in de vorm van subsidie veelal een raadsbesluit vereist.

Volgens de rekenkamercommissie neemt dit echter niet weg dat het steeds opnieuw agenderen van projecten waar (vooralsnog) geen of onvoldoende budget beschikbaar voor is, bestuurlijk en ambtelijk energie en aandacht vraagt die beter aan andere zaken kunnen worden besteed.

De rekenkamercommissie erkent dat de gemeente voor de financiering van grote/complexere projecten in hoge mate afhankelijk is van externe partijen. Dat beperkt de gemeentelijke autonomie, maar is wel de bestuurlijke realiteit.

De rekenkamercommissie is van mening dat projecten, waarvan de financiering onzeker is, tijdens de voorfase een andere aanpak en werkwijze vragen dan wanneer vooraf al duidelijk is dat voldoende budget beschikbaar zal zijn. De rekenkamercommissie geeft het college daarom in overweging in het geval van dergelijke projecten een ‘vooronderzoek’, *met een vaste einddatum*, in te stellen voorafgaand aan het al dan niet formuleren van een raadsvoorstel en/of interne projectopdracht. De hiervoor genoemde ‘brede’ verkenning kan deel uitmaken van dit vooronderzoek, maar de rekenkamercommissie denkt dat een dergelijk onderzoek bij uitstek een goed moment voor de politiek-bestuurlijke lobby en massage.

Bijlage 1. Chronologisch overzicht ontwikkeling Lekhaven

- 1984 Eerste ideeën voor herinrichting van de Lekhaven.
- 1986 – 1987 Reconstructie en verbetering faciliteiten Lekhaven.
Gemeente zegt huurovereenkomsten met bedrijven in de haven op met ingang van 1-1-1992.
- 1992 Gemeente verlengt huurovereenkomsten met bedrijven in Lekhaven.
1995. Opstellen van TRAP-nota.
1996. College bespreekt TRAP-nota in juli en benoemt gemeentesecretaris tot projectleider.
Cie. Middelen bespreekt TRAP-nota in november.
- 1997 College bespreekt bestuursopdracht die op basis van de TRAP-nota is opgesteld, maar stelt deze niet vast.
Raad stelt krediet van fl. 1.000.000 beschikbaar voor herinrichting westelijk deel Lekhaven. Raad vraagt tevens om een integraal plan voor inrichting van het gehele gebied.
- 2000 Evaluatie TRAP-nota.
- 2001 Raad bespreekt evaluatie TRAP-nota.
Raad stelt voorstel ‘Ontwikkeling haventerrein binnenstad’ vast.
Gemengde werkgroep ‘Haventerrein’ ingesteld (december).
- 2002 Werkgroep ‘Haventerrein’ presenteert programma van eisen.
- 2003 Raad stelt programma van eisen vast plus €50.000 krediet voor opstellen ontwerp.
Raad stelt ontwerp vast.(mei).
Raad stelt planning/fasering voor uitvoering vast, maar stelt nog geen krediet beschikbaar.
- 2004 De raad stelt bij amendement in de begroting 2005 €500.00 beschikbaar voor de herinrichting. De ambitie van de raad blijkt te zijn een groot deel van de kosten uit subsidies te financieren.
- 2005 Voortgangsrapportage over voorbereiding. Oorspronkelijk ontwerp met het oog op kosten vereenvoudigd. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota stelt de raad nogmaals €500.000,- beschikbaar. Uitbaggeren haven.
Raad neemt voorbereidingsbesluit met het oog op vrijstelling art. 19 WRO.
- 2007 Dura Vermeer krijgt opdracht voor *engineering* van het gehele project.
De raad stemt op 29 mei in met het beschikbaar stellen van een krediet van € 510.000,- voor de herinrichting van de haven.
College besluit bestemmingsplan voor het gehele havengebied op te stellen.

De dienst Domeinen geeft aan in geval van functiewijziging wat betreft hun eigendommen een planschadeclaim of huurverhoging niet uit te sluiten.

2008

Verlening opdracht uitvoering fase 1 aan Dura Vermeer. Start uitvoering werkzaamheden. College besluit tot naamswijziging van Lekhaven in Stadshaven.

Bijlage 2. De ontwikkeling van de Langshaven.

De periode 1985 – 1990

Bij de begrotingsbehandeling in 1985 neemt het college, op aandringen van de raad, een post in de begroting op voor de financiering van een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuw 'nat' bedrijventerrein aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Achtergrond is de wens van de raad de economische activiteiten in de Lekhaven te verplaatsen zodat de haven in de toekomst uitsluitend nog recreatief/toeristisch kan worden gebruikt.

In december 1986 gaat de raad akkoord met de offerte van de Grontmij voor het haalbaarheidsonderzoek dat in drie fasen zal worden uitgevoerd.

Medio juli 1987 verschijnt de rapportage over de eerste fase, de behoeftebepaling. Op basis van de uitkomsten daarvan geeft het college op 1 oktober 1987 de Grontmij opdracht om met de volgende fasen te starten die betrekking hebben op de technische resp. financiële haalbaarheid. Een uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek was dat een rendabele ontwikkeling van het terrein ten minste een omvang van 5 ha. noodzakelijk zou zijn.

De resultaten van het onderzoek waren aanleiding om in 1989 de raad voor te stellen:

- in te stemmen met de conclusie uit het rapport van de Grontmij dat de aanleg van een langshaven plus bedrijventerrein wenselijk en verantwoord is;
- te kiezen voor een nat-bedrijventerrein van 5 ha.;
- het College te machtigen met de voorbereidingen voor de realisatie van het bedrijventerrein te starten;
- een krediet van fl. 25.000,- voor de voorbereiding van het project beschikbaar te stellen.

De raad ging met dit voorstel op 29 mei akkoord.

Op 30 juni van dat jaar bericht het college van B&W aan Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Utrecht dat de raad heeft ingestemd met het voornemen een 'nat' bedrijventerrein en een langshaven te ontwikkelen. Het college vraagt tevens aan GS of 'u met ons van mening bent dat onze plannen in principe inpasbaar zijn in het Streekplan en in bevestigend geval aan welke randvoorwaarden bij het opstellen van het bestemmingsplan moet worden voldaan'.

Op 29 augustus berichten GS het volgende: 'kleinschalige verplaatsingen naar de rand van het stedelijk gebied c.q. bedrijventerrein achten wij echter niet op voorhand onaanvaardbaar' en 'met de inrichting van een nat-bedrijventerrein als zodanig kunnen wij dan ook instemmen'. GS merkt verder nog op: 'Wij zijn echter wel van mening dat de omvang van het nat-bedrijventerrein afgestemd dient te worden op de concrete behoefte van de te verplaatsen bedrijven, i.c. 9000m²'. GS vinden de voorgestelde uitbreiding van het terrein tot 5 ha. 'zonder meer in strijd met het streekplan en beslist onaanvaardbaar'.

Overigens heeft Rijkswaterstaat geen overwegende bezwaren tegen de aanleg van een langshaven. Wel stelt hij zij enkele randvoorwaarden wat betreft veiligheid, toegankelijkheid en uitvoering. Met het oog op het vervolg is de belangrijkste daarvan dat de afstand tussen de Langshaven en het sluizencomplex aan de Lek ten minste 1 kilometer moet bedragen.

De afwijzende beslissing van GS d.d. 29 augustus 1985 leidt tot ambtelijk overleg tussen de gemeente en de provincie. Uitkomst daarvan is dat de gemeente bereid is om de vestiging van milieutechnische bedrijven (o.a. een composteerinrichting), een suggestie/verzoek van de zijde van de provincie, toe te staan. Tevens zal de gemeente extra gegevens aan de provincie le-

veren over de kosten en baten van een bedrijventerrein van 1 resp. 5 ha. en een overzicht van verkochte percelen in voorgaande jaren op het industrieterrein Broekweg. De provincie stelt nu over voldoende informatie te beschikken en in februari 1990 een beslissing te kunnen nemen.

GS laten de gemeente op 27 februari 1990 weten dat zij hun eerder ingenomen standpunt herzien en die zin dat 'wij in beginsel positief kunnen staan tegenover de aanleg van een nat-bedrijventerrein dat een grotere omvang heeft (..)'. Maar, zo laten GS, weten wel is het noodzakelijk dat de procedure van de afwijkingsbevoegdheid (van het streekplan) wordt gestart. In het kader daarvan zal in ieder geval de benodigde omvang van het terrein onderbouwd moeten worden.

In april 1990 besluit het college tot een vervolgpprocedure, die inhoudt dat een ambtelijke werkgroep de voorbereiding verder ter hand zal nemen. In de werkgroep nemen zowel medewerkers van de gemeente als de provincie deel.

De periode 1992 – 1995

In april 1992 offreert de Grontmij, op verzoek van de gemeente, een onderzoek om de behoefte aan een bedrijventerrein van 5 ha. te onderbouwen. Het college besluit op 12 mei akkoord te gaan met de voorgestelde onderzoeksopzet en de raad voor te stellen een aanvullende krediet van fl. 15.000,- beschikbaar te stellen, naast het al in 1989 goedgekeurde voorbereidingskrediet van fl. 25.000,-.

In de voorafgaande vergadering van de commissie R.O. en Milieu op 1 juni maken Wijks Belang en Groen Links een voorbehoud wat betreft de vestiging van milieutechnische bedrijven²². De commissie is unaniem van mening dat er op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein naar gestreefd dient te worden milieutechnische bedrijven te weren.

De opdracht aan de Grontmij wordt daarom gewijzigd. Vestiging van bovenlokale milieuhinderlijke bedrijven dient buiten het onderzoek te blijven.

De raad gaat op 30 juni akkoord met het voorstel om het aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen.

De Grontmij rekent drie varianten voor de behoefte aan bedrijfsterrein tot het jaar 2000 door. In de eerste twee varianten wordt de behoefte geraamd op 6 ha. en in derde variant op tien ha. Op 5 januari 1993 gaat het college akkoord met de conclusies en aanbevelingen uit het rapport van de Grontmij en te opteren voor een bedrijfsterrein van 10 ha. ondermeer omdat dat de meest gunstige exploitatie biedt en een directe aansluiting op het bestaande bedrijfsterrein Broekweg wordt gerealiseerd. Het college besluit voorts in overleg te treden met de provincie. Op 16 april 1993 schrijft het college aan de provincie voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 10 ha. te opteren gelet op een bestemmingsplanperiode van 10 jaar. Het college nodigt de provincie uit voor nader overleg en geeft aan dat dan ook gesproken kan worden over de door de provincie gewenste vestigingsmogelijkheden voor milieutechnische bedrijven. Het overleg vindt plaats op 10 juni 1993.

In oktober 1993 laten GS de gemeente weten dat het behoefte-onderzoek door de Grontmij 'niet meer dan een indicatie biedt' en er geen aandacht is besteed aan 'de behoefte aan terrein voor milieutechnische bedrijven'. Niettemin vinden GS 'een uitbreiding met maximaal 5 ha. in beginsel aanvaardbaar', en 'Een grotere oppervlakte achten wij in strijd met het restrictieve

²² Bedoeld zal zijn bedrijven in de categorie 4 of hoger.

beleid dat wij voor uw gemeente voorstaan'. Verder geven GS aan dat in het ontwerp voor het nieuwe streekplan in een uitbreiding van 5 ha. bruto bedrijfsterrein voor de gemeente Wijk bij Duurstede is voorzien als onlosmakelijk onderdeel van de totale behoefte voor zuid-oost Utrecht van 50 ha. bruto.

GS wijzen er nog eens op dat 'in het kader van het bestemmingsplan, of anderszins, de vestigingsmogelijkheden van zowel de thans aan de Lekhaven gesitueerde bedrijven als milieutechnische bedrijven wordt veiliggesteld'.

Op 14 juni 1994 besluit het college de GS mee te delen het te betreuren dat de beoogde oppervlakte van het terrein is gehalveerd, maar wel bereid te zijn milieutechnische bedrijven toe te staan mits de oppervlakte van het terrein wordt vergroot. Ook zal weer overleg met de provincie plaats vinden.

Tijdens het bestuurlijk overleg op 14 november 1994 geeft de provincie aan dat 5 a 6 ha. gelet op de huidige behoefte de maximaal haalbare oppervlakte is, maar ook dat het provinciaal belang gediend is bij een uitbreiding met 3 ha. voor milieutechnische bedrijvigheid. Totaal dus 9 ha.

De vertegenwoordigers wijzen er wel op dat het voor boven de 5 ha. wel een ongelukkig moment is nu het nieuwe streekplan recent is vastgesteld. Bovendien zal de procedure voor de afwijkingsbevoegdheid van het streekplan noodzakelijk zijn.

Overigens heeft de provincie tot op dit moment niet aangegeven om welke milieutechnische bedrijven het in concreto zou gaan. Op 3 februari 1995 vindt bestuurlijk overleg plaats met de provincie i.c. de gedeputeerde met de portefeuille Milieu. De gemeente geeft aan dat zij wat betreft milieutechnische bedrijven denkt aan kleinschalige slibrecycling of een sorteerinrichting voor bouw- en sloopafval. De gedeputeerde geeft aan dat dergelijke ontwikkelingen goed zouden aansluiten bij de wens van de provincie om milieutechnische bedrijvigheid te entameren. Ook de vergunningaanvraag in het kader van de wet milieubeheer door het te verplaatsen bedrijf Van Hesteren komt aan de orde.²³

De gemeente geeft aan dat beide ontwikkelingen een terrein van ten minste 10 ha. noodzakelijk maken. De gedeputeerde wil geen uitspraken doen over het beleidsterrein van zijn collega van ruimtelijke ordening en daarom wordt een nieuw overleg afgesproken met als onderwerp de omvang van het terrein in relatie tot de financiële haalbaarheid.

Op 10 maart 1995 spreken gemeente en provincie elkaar weer. Diverse onderwerpen op het terrein van de r.o. komen aan de orde. Wat betreft de Langshaven wordt afgesproken dat de gemeente een notitie opstelt met daarin een onderbouwing van de behoefte aan 10 ha. bedrijventerrein alsmede de financiële onhaalbaarheid van een van een kleiner terrein.

Deze notitie is in het dossier niet aangetroffen.

Kennelijk leidt deze notitie tot een formeel verzoek van de gemeente aan GS, gedateerd 3 augustus 1995, om toepassing te geven aan de afwijkingsbevoegdheid in het streekplan ten behoeve van het te ontwikkelen bedrijventerrein tot een oppervlakte van 10 ha. netto. Ook deze brief ontbreekt in het dossier.

Op 19 september 1995 laten GS weten tot de conclusie te zijn gekomen dat 'een bedrijventerrein met de door ons toelaatbaar geachte oppervlakte van 10 ha. bruto tot een aanvaardbare grondprijs kan leiden'. GS geven aan 'in beginsel bereid (te zijn) om aan de hand van een ontwerp-bestemmingsplan de afwijkingsprocedure van het streekplan in gang te zetten'.

²³ Van Hesteren had de gemeente inmiddels laten weten 'liever vandaag dan morgen' over 5 ha. te willen beschikken.

Na bijna tien jaar lijkt er nu zicht op het realiseren van een langshaven plus een bedrijventerrein van 10 ha. grenzend aan het bestaande industrieterrein Broekweg.

In ieder geval ambtelijk worden nu initiatieven genomen om het project Langshaven te realiseren. Een planning voor de realisatie is eind oktober 1995 gereed met daarin juli 1998 als opleveringsdatum voor een bouwrijp terrein.

Verder spreken 2 medewerkers van de gemeente in november met Rijkswaterstaat om alle eisen, wensen, etc. van deze dienst wat betreft de Langshaven in kaart te brengen. Voor het vervolg van de ontwikkelingen mag hier niet onvermeld blijven dat RWS ook beheerder is van de gronden in het plangebied direct langs het Amsterdam-Rijnkanaal; gronden die in eigendom zijn bij de dienst Domeinen. De medewerker van RWS 'voelt in eerste instantie niets voor de verkoop van de langs het AR-kanaal gelegen gronden. Domeinen zal bij eventuele verkoop altijd de beheerder (RWS) horen' wanneer de eigendomssituatie in het plangebied aan de orde komt. De medewerkers van de gemeente geven daarop aan dat Domeinen de gronden al aan de gemeente heeft aangeboden, maar dat in afwachting van de ontwikkelingen rond het plan Langshaven de gemeente de gronden huurt.

De periode 1996 – 2000

Blijkens de dossiers is begin 1996 binnen de sector GGZ van de gemeente een projectgroep van start gegaan om de Langshaven nu daadwerkelijk te realiseren. De projectgroep stelt een notitie op met als doel de raad te informeren. De notitie dient tevens om mogelijke projectontwikkelaars zodanig te informeren dat zij een aanbieding voor de uitwerking en realisatie van de Langshaven kunnen doen.

De notitie behandelt 11 onderwerpen waaronder planning en werkwijze, en de beleidsaspecten op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu. Wat het laatste betreft is geen passage opgenomen dat een milieueffectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk zou zijn.

Ondertussen heeft de verantwoordelijke portefeuillehouder K. Marchal al in maart oriënterende gesprekken met de grondeigenaren in het plangebied. De gesprekken zijn enerzijds bedoeld om de grondeigenaren over de ontwikkelingen te informeren en anderzijds om te polsen of de eigenaren bereid zijn hun percelen te verkopen

Op 21 mei 1996 wijdt het college een eerste bespreking aan de hiervoor genoemde notitie. Naar aanleiding daarvan wordt de notitie aangepast en een raadsvoorstel voor de te volgen procedure opgesteld. In het voorstel wordt de raad gevraagd akkoord te gaan met de notitie²⁴ en wordt voor de verdere begeleiding van het project tevens een voorbereidingskrediet van fl. 40.000,- gevraagd.

In het voorstel spreekt het college zijn voorkeur uit om het project niet zelf te ontwikkelen, maar samen te willen werken met een ontwikkelaar die alle werkzaamheden (planologie, verwerving gronden en benodigde vergunningen, bouwrijp maken, enz.) voor zijn rekening kan nemen. De raad wordt tevens voorgesteld het college te machtigen de ontwikkelaar te selecteren en 'alle nodige besluiten te nemen voor de verdere uitwerking en realisering van een plan Langshaven binnen de kaders van de notitie (..) en onder voorwaarde dat de raad met regelmaat wordt geïnformeerd over het verloop van de ontwikkelingen'

In de raadsvergadering van 23 juli 1996 wordt het voorstel zonder hoofdelijke stemming aangevaard.

²⁴ Notitie 'Ontwikkeling bedrijventerrein Langshaven' d.d. 3 juni 1996.

Op 31 juli nodigt de gemeente vijf bedrijven uit om offerte uit te brengen voor de ontwikkeling van het project. De gemeente verwacht van de ontwikkelaars dat zij voor eigen risico het bedrijventerrein Langshaven ontwikkelen, wat inhoudt dat zij voor eigen rekening de gronden verwerft, alle benodigde vergunningen regelt die nodig zijn voor aanleg en gebruik, het terrein aanlegt en bouwrijp oplevert aan de gemeente. De ontwikkelaar diende tevens alle kosten voor te financieren en de eigendom van het bouwrijpe terrein over te dragen aan de gemeente. De te selecteren ontwikkelaar diende tevens overeenkomsten af te sluiten met de twee uit de Lekhaven over te plaatsen bedrijven, overigens onder vooraf met de gemeente te bespreken condities.

Van de vijf uitgenodigde bedrijven blijken er vier bereid om een aanbieding te doen. Op basis van de ingediende aanbiedingen besluit de projectgroep om in eerste instantie met 2 bedrijven verder te praten, nl. Grontmij en Ballast-Nedam. Op 26 november 1996 besluit het college om in zee te gaan met Ballast-Nedam en kiest voor de door dat bedrijf geoffreerde variant A, samen te vatten als het grootste terrein tegen de laagste prijs.

Wat volgt is een uitwisseling van concept-ontwikkelovereenkomsten tussen de gemeente en de projectontwikkelaar. Het opstellen en aanpassen van de overeenkomst wordt op enig moment uitbesteed aan De Brauw Blackstone Westbroek, advocaten¬arissen.

Op 21 maart 1997 tekenen partijen de definitieve ontwikkelovereenkomst. De eerder genoemde notitie d.d. 3 juni gaat als bijlage bij de overeenkomst. Daarin is onder andere opgenomen dat gemeente en ontwikkelaar een projectgroep in het leven zullen roepen onder voorzitterschap van de portefeuillehouder. In de overeenkomst (art. 5) is vastgelegd dat gemeente en ontwikkelaar een stuurgroep instellen die 1 keer per vier weken bijeenkomt en waarvan het voorzitterschap tussen partijen rouleert.

Van de bijeenkomsten van de projectgroep noch van die van de stuurgroep zijn verslagen in de dossiers opgenomen. Het is daardoor niet na te gaan hoe het project zich in die periode verder ontwikkelde. In ieder geval waren tot medio 1999 geen besluiten van college en/of raad nodig wat betreft voortgang of planning.

Op het gebied van de besluitvorming speelden er geen onderwerpen tot medio 1999. In dat jaar blijkt dat als gevolg van een uitspraak van het Europees Hof van Justitie in Luxemburg toch een m.e.r. voor de Langshaven noodzakelijk te zijn voordat met het opstellen van het bestemmingsplan een begin kan worden gemaakt. De gemeente onderzoekt nog of er een ontheffingsmogelijkheid is, maar dat blijkt niet het geval. Wel mag met toestemming van V.R.O.M een verkorte procedure worden gevolgd.

De raad gaat op 29 februari 2000 akkoord met het voorstel de afhandeling van de m.e.r.-procedure aan het college te mandateren.

De MER wordt uitgevoerd door de Grontmij en de rapportage verschijnt op 20 mei 2000. Op 27 september van dat jaar zendt de toetsingscommissie voor de MER haar advies aan de gemeente; de commissie heeft geen bezwaren en er kan een begin worden gemaakt met het opstellen van het bestemmingsplan.

Inmiddels zijn in 1998 en 1999 twee ontwerp-bestemmingsplannen opgesteld. Over de eerste versie uit 1998 vindt op 7 januari 1999 een hoorzitting plaats en de gemeente verzoekt alle mogelijke belanghebbenden om commentaar of opmerkingen.

De tweede versie uit 1999 getiteld bestemmingsplan 'Langshaven 2000', met daarin de reacties uit de inspraak en van belanghebbenden, biedt de gemeente op 4 mei 2000 aan de Provinciale Planologische Commissie (PPC) aan met het verzoek advies uit te brengen met het oog op de procedure voor de noodzakelijke afwijking van het streekplan.

Op 31 juli 2000 bericht de PPC de gemeente het bestemmingsplan aanvaardbaar te achten en adviseren het college GS te verzoeken de procedure voor de afwijking van het streekplan te starten. Het college doet dit verzoek op 8 september 2000 en op 7 november 2000 besluiten GS de procedure in gang te zetten.

De periode 2001 - heden

In zijn vergadering van 17 juli 2001 stelt de raad het bestemmingsplan 'Langshaven 2001' vast. Het college zendt het plan op 24 juli aan GS. Tegen het plan worden 2 bedenkingen ingebracht.

De Statencommissie Ruimte en Groen stemt op 2 juli 2001 in met de afwijking van het streekplan.

Op 31 oktober van dat jaar adviseert de PPC aan GS het bestemmingsplan goed te keuren alsmede de bedenkingen ongegrond te verklaren. GS besluiten conform dit advies op 29 januari 2002.

Een indiener van een bedenking gaat in beroep bij de Raad van State, maar dit college verklaart het beroep op 22 januari 2003 ongegrond waarmee het bestemmingsplan onherroepelijk wordt.

Dat betekende niet dat de uitvoering van start kon gaan. De dienst Domeinen eigenaar van gronden en water in het plangebied weigerde om zaken te doen met projectontwikkelaars, in dit geval Ballast-Nedam. Na uitvoerige onderhandelingen tussen de gemeente en Domeinen is in 2005 een overeenkomst tot stand gekomen met betrekking tot de ruil van een aantal percelen grond tussen de gemeente en Domeinen en de huur van het water (haven).

Inmiddels waren wel de noodzakelijke vergunningen afgegeven met uitzondering van de (provinciale) ontgrondingsvergunning. De provincie stelde als voorwaarde dat eerst, op grond van de provinciale ontgrondingsverordening, een archeologisch bodemonderzoek plaats zou vinden waarvoor boringen noodzakelijk waren.

Nadat ook aan deze voorwaarde was voldaan is in 2005 een begin gemaakt met de uitvoering van de werkzaamheden. In juni 2007 werd de gemeente eigenaar van het bedrijventerrein en is een begin gemaakt met de uitgifte van bedrijfsterrein.

