

## **OVERBRUGGEN ARGUMENTEN BRUGGEN?**

drs. F.P. Frederix, Radboud Universiteit Nijmegen, [florisfrederix@hotmail.com](mailto:florisfrederix@hotmail.com)

prof.dr. H.J. Meurs, Radboud Universiteit Nijmegen / MuConsult, [h.meurs@nsm.kun.nl](mailto:h.meurs@nsm.kun.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	4
2. Theorie .....	6
3. Het beleidsnetwerk.....	9
4. Resultaten: de analyse van de standpunten en argumenten.....	10
5. Conclusie: coalitievorming.....	13
Literatuur.....	16

## Samenvatting

### *Overbruggen argumenten bruggen?*

De doelstelling van het, in dit paper beschreven, onderzoek is: te komen tot aanbevelingen voor het vervolg van het besluitvormingsproces over de Waaloeververbindingen in het KAN-gebied, door een systematische analyse uit te voeren van de verschillen en overeenkomsten tussen de standpunten en argumenten van de betrokken actoren. Het gaat hier om het verbreden van de huidige A50 tussen knooppunt Ewijk en Grijsoord, het doortrekken van de A73 naar de A15 en het bouwen van een nieuwe stadsbrug in Nijmegen. Het beleidsnetwerk bestaat uit 17 actoren. Voor de analyse is gebruik gemaakt van de doelboombenadering van Kuypers en de argumentatiemethode van Martens.

De doelboombenadering laat zien dat de actoren het eens zijn over de aard van het probleem en dat beide opties de problemen kunnen oplossen. De meningen verschillen over welke optie het beste is. Op macroniveau komen de kenmerken en effecten van beide oplossingen grotendeels overeen. Op microniveau zijn wel enkele verschillen. Met de argumentatiemethode is op basis van verschillen en overeenkomsten tussen de argumentaties van de actoren, geanalyseerd welke effecten en kenmerken volgens de actoren belangrijk zijn. Dit heeft geleid tot vijf vraagstukken van type effecten. Deze vraagstukken zijn weer voorgelegd aan de argumentaties van de respondenten. Daaruit blijkt dat niet alle actoren de aanwezigheid van alle vraagstukken zien en deze ook verschillend waarderen.

Om verder te komen in het besluitvormingsproces wordt de regionale direct betrokken actoren geadviseerd een coalitie te vormen. Om dit proces te versnellen geeft dit onderzoek vijf aanbevelingen.

## Summary

### *Do arguments bridging bridges?*

The goal of the research described in this paper is to come to recommendations for the next step in the decision making process concerning the bridges over the Waal in the KAN territory, by doing a systematic analysis of the differences and resemblances between the positions and arguments of the actors involved. This paper is about the widening of the A50 between junction between Ewijk and Grijsoord, the extension of the A73 to the A15 and the construction of a new city bridge in Nijmegen. The policy network consists of 17 actors. The analysis made use of the goal tree method from Kuypers and argumentation method of Martens.

The goal tree method shows that the actors agree on the nature of the problem and that both options can solve the problem. The opinions differ about what option is the best. On the macro level the features and effects of both solutions are equal for the greater part. On the micro level however there are differences that can be distinguished. The argumentation method is used based on the differences and resemblances of the actors, analysing which effects and characteristics are important (or of importance) according to the actors. This lead to five problematic cases of effect types. These problematic cases have been compared to the argumentation of the respondents. This showed that not every actor sees the presence of all problematic cases and also that they value them differently.

To be able to make the next step in the decision making process it is recommended to all the directly involved regional actors to come to a coalition. This research gives five recommendations to accelerate this process.

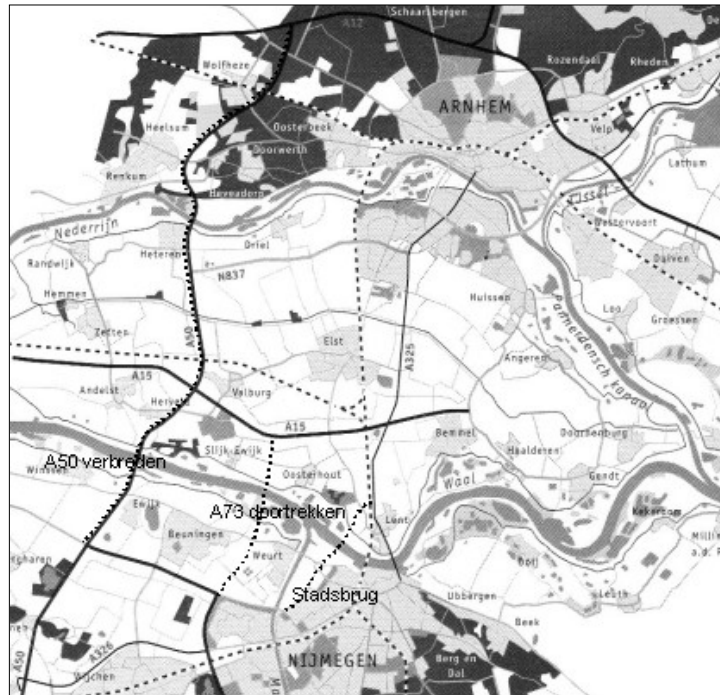
## 1. Inleiding

In dit paper staat het knelpunt rond de Waaloeververbindingen in het zuidoosten van Gelderland centraal. De fileproblematiek op onder andere de A50 bij Ewijk en de Waalbrug in Nijmegen is een dagelijks terugkerend verschijnsel. De omvang van de congestievorming op de twee bruggen geeft aan dat de huidige verbindingen onvoldoende capaciteit hebben. De dagelijkse files en de te verwachten verkeerstoename door de aanhoudende groei van bedrijvigheid en woonlocaties in deze regio vragen om maatregelen. (Knooppunt Arnhem-Nijmegen 2004:13)

Allerlei partijen zoeken naar maatregelen om dit probleem op te lossen. Het project BBKAN bijvoorbeeld kijkt hoe de huidige infrastructuur beter te benutten is (Beter Bereikbaar KAN! 2003:2). Ook de mogelijkheden die beprijzen biedt worden onderzocht (Provincie Gelderland 2003:31-48). Toch is het inmiddels duidelijk dat men met deze maatregelen niet alles kan oplossen. Er zal ook gebouwd moeten worden.

Technisch gezien geeft dat geen problemen. Er zijn drie mogelijkheden die al dan niet in combinatie met elkaar voor een oplossing kunnen zorgen. Het gaat hier om het verbreden van de huidige A50 tussen knooppunt Ewijk (A73) en Grijsoord (A12), het doortrekken van de A73 tussen knooppunt Neerbosch en de A15 en het bouwen van een nieuwe stadsbrug in Nijmegen tussen de Energieweg en de Waalsprong (zie figuur 1).

De aanleg gaat, net als bij veel ander infrastructuur projecten, gepaard met een ingewikkeld besluitvormingsproces. Allerlei factoren zorgen ervoor dat het proces eenvoudig, eenduidig en snelheid ontbreekt. Een van die factoren vormt de invloed die allerlei organisaties, personen en andere instituties willen. Doordat steeds meer spelers zichzelf als belanghebbende zien, neemt het aantal actoren dat zich in het proces mengt toe. Hierbij kan men denken aan actoren uit het bedrijfsleven, de samenleving en vooral ook de verschillende overheden. Deze actoren mengen zich in de discussie over welke Waaloeververbinding de beste oplossing biedt. Elk hebben zij hun eigen standpunt dat weer met verschillende argumenten is onderbouwd. Wil men verder komen in het besluitvormingsproces dan is het wenselijk een gezamenlijk standpunt in te nemen. Voor het project kan dan gericht naar draagvlak en middelen gezocht worden. Als de gehele regio in overeenstemming is, is de kans veel groter dat het Rijk bijspringt dan wanneer men vanuit verschillende organisaties verschillende standpunten hoort.



*Figuur 1: de drie projecten in het landschappelijk raamwerk van het KAN gebied in 1995*

Bij de verschillende betrokken partijen is inmiddels ook dit besef ontstaan. Een van de actoren is het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen). Deze heeft in samenwerking met een aantal andere betrokken overheden op 10 november 2003 de Grote Infra Conferentie georganiseerd met als doel inzichten en argumenten uit te wisselen. Vanuit het KAN bleek de behoefte te bestaan aan een goede analyse van de standpunten en de achterliggende argumenten van de actoren. Deze analyse wordt niet alleen uitgevoerd om de meningen en posities van de actoren boven water te krijgen, maar ook om de actoren na te laten denken over de argumentatie achter hun standpunt. Kortom om een bijdrage te leveren aan de besluitvorming.

De analyse geeft duidelijkheid hoe de verhoudingen liggen en wat de verschillende discussiepunten zijn. Ook geeft het aan hoe de standpunten verschillen en wat de kracht en validiteit van de argumenten is. Een analyse draagt bij aan de besluitvorming, omdat het naast een gestructureerd overzicht van de standpunten en argumenten, de mogelijk verborgen overeenkomsten tussen de actoren laat zien.

Voor een dergelijke analyse zijn in de wetenschap verschillende methoden ontwikkeld. Door gebruik te maken van deze wetenschappelijke methoden kan er voor worden gezorgd dat de analyse een bepaalde mate van systematiek heeft. Met die systematiek kan men er dan voor zorgen dat de formele analyse gestructureerd plaats vindt. Hierdoor gaat

de analyse verder dan een inventarisatie van standpunten en bijbehorende argumentatie. Uiteindelijk zal deze analyse leiden tot uitkomsten waarmee men inzicht krijgt in de mogelijkheden om een volgende stap te zetten in het besluitvormingsproces.

De doelstelling van het in dit paper beschreven onderzoek is: te komen tot aanbevelingen voor het vervolg van het besluitvormingsproces over de Waaloeververbindingen in het KAN-gebied, door een systematische analyse uit te voeren van de verschillen en overeenkomsten tussen de standpunten en argumenten van de betrokken actoren.

Het paper is als volgt opgebouwd. Als eerste is er kort stil gestaan bij de doelboombenadering van Kuypers en de argumentatiemethode van Martens. Vervolgens is kort het beleidsnetwerk beschreven. Daarna volgen de resultaten van het onderzoek in de vorm van een analyse van de standpunten en argumenten. Tenslotte volgt de conclusie.

## **2. Theorie**

Voor de analyse van de argumentatie is gebruik gemaakt van de benaderingen die onder de noemer ‘beleidstheorie’ in de tweede helft van de jaren tachtig opgeld hebben gedaan. Dit begrip verwijst naar het geheel van argumenten en veronderstellingen dat aan een beleid ten grondslag ligt (Hoogerwerf 1984:495, Van de Graaf & Hoppe 1989:70). Het reconstrueren van een beleidstheorie geeft een beeld van de argumentatie waarop een beleid is gebaseerd. In navolging van Martens (2000:41) is er in dit onderzoek gekozen voor de reconstructie van de beleidstheorie als wetenschappelijke methode om de argumenten en argumentatie achter het beleid in beeld te krijgen.

Deze reconstructiemethoden worden in het algemeen gebruikt om het beleid van één actor te analyseren. In dit onderzoek gaat het echter niet om een beleid maar om een standpunt en niet om een actor maar om veel verschillende actoren. Toch zijn deze reconstructiemethoden bruikbaar. Elke actor heeft namelijk een bepaalde argumentatie om zijn standpunt te verklaren. Dit standpunt kan worden gezien als het beleid van de actor en de argumentatie als de theorie waarop de actor het beleid baseert.

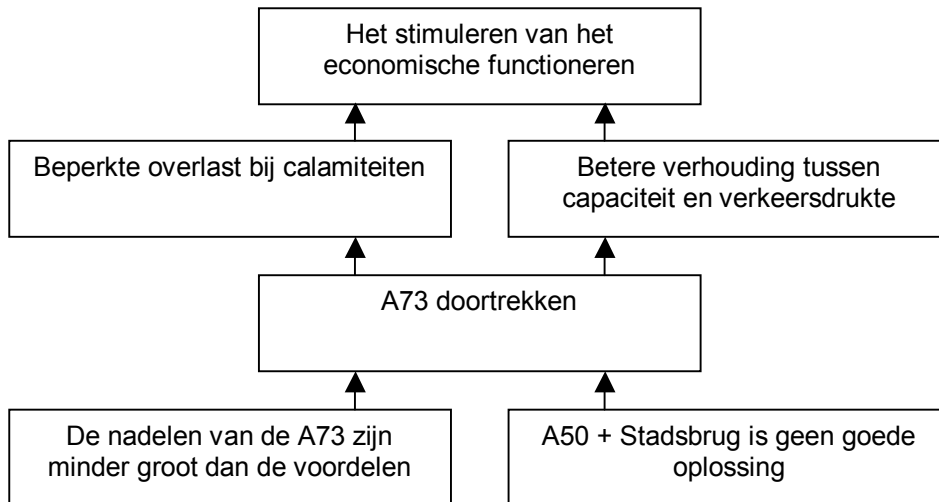
In de afgelopen jaren hebben veel auteurs zich bezig gehouden met de vraag op welke manier de beleidsreconstructie kan plaats vinden. Er zijn een aantal benaderingen ontwikkeld die als een kader dienen om de veronderstellingen, die aan een beleid ten grondslag liggen, op

gestructureerde wijze op te sporen en weer te geven. Een uitgebreid overzicht van deze benaderingen wordt onder andere door Hoogerwerf (1984) en Martens (1994) gegeven. Voor het huidige onderzoek zijn de methoden van Kuypers en Martens het meest geschikt:

De doelboombenadering van Kuypers (1980): Het beleid wordt gezien als een pakket van elementen die zich tot elkaar verhouden als een doel tot een middel of een middel tot een doel. Van de verschillende elementen wordt een doelboom gemaakt. Dit schema bestaat uit een centrale doelstelling waar elementen via tussendoelen en sectordoelen naar toe leiden. Het schema geeft dus een helder overzicht van de opbouw van de beleidstheorie. Het beperkt zich echter tot de finale relaties.

De doelboom van Kuypers heeft, door zijn focus op doelen en middelen, de beste eigenschappen om de redenatie van de actoren weer te geven. De andere methoden zijn hier minder geschikt voor. De procesbenadering van Bressers (1983) bijvoorbeeld richt zich op een breder beleidsveld terwijl hier sprake is van een heel specifiek beleidsveld (de Waaloeververbindingen). Bovendien staat in het huidige onderzoek niet de analyse van het proces centraal maar de analyse van standpunten en argumenten.

Deze methode is voor dit onderzoek geschikt, omdat er mee kan worden duidelijk gemaakt hoe de elementen van de argumentatie van een actor zich tot elkaar verhouden. De methode moet echter voor dit onderzoek op een punt worden aangepast. Er zal namelijk niet worden toegewerkt naar een doelboom maar naar een redenatieschema. Dit is het gevolg van het feit dat het hier niet gaat om het analyseren van beleid maar van standpunten en argumenten. In dit onderzoek vormen de argumenten de bouwstenen die leiden tot een redenatieschema. Dit schema geeft een beeld van de grote lijn in de argumentatie van een actor, zoals een doelboom dat doet voor het beleid van een actor. Het laat zien hoe de opbouw is van het standpunt. Om die reden is deze methode gebruikt om de top tot het einddoel van de argumentatie te reconstrueren. In figuur 2 is een voorbeeld van een dergelijk redenatieschema weergegeven zoals die zijn gereconstrueerd.



*Figuur 2 redentatieschema op basis van het interview met de respondent van de Kamer van Koophandel*

De argumentatiemethode van Martens (2000): deze methode vat de beleidstheorie op als een argumentatie van de actor voor een bepaald beleid. Dit beleid bestaat uit middelen en doelen, die in de methode worden aangeduid als finale elementen. De argumentatie voor deze finale elementen kan worden uitgelegd met behulp van argumentatieschema's en argumentatiestructuren. Tabel 1 geeft een voorbeeld van een dergelijk argumentatieschema, zoals die zijn gereconstrueerd.

De argumentatiemethode van Martens is voor dit onderzoek de beste methode om de argumenten te analyseren. Deze methode koppelt namelijk de argumentatiemethode van Pröpper en Reneman (1993) aan het analysemodel van Van Eemeren e.a. (1981). Het gevolg hiervan is dat met de methode van Martens niet alleen geanalyseerd wordt hoe de verschillende argumenten van een actor zijn standpunt ondersteunen, maar ook of de argumenten op zichzelf goed zijn opgebouwd.

*Tabel 1 argumentatieschema op basis van het interview met de respondent van de Kamer van Koophandel*

Motiverende elementen	Finale elementen
Een doorgetrokken A73 komt als beste oplossing uit de verkeerskundige modellen <i>En:</i> De beste oplossing is gewenst	A73 doortrekken
Het is een regionaal probleem dus is er ook een regionale oplossing nodig <i>En:</i> De A73 doortrekken is een regionale oplossing dus is de A73 gewenst	



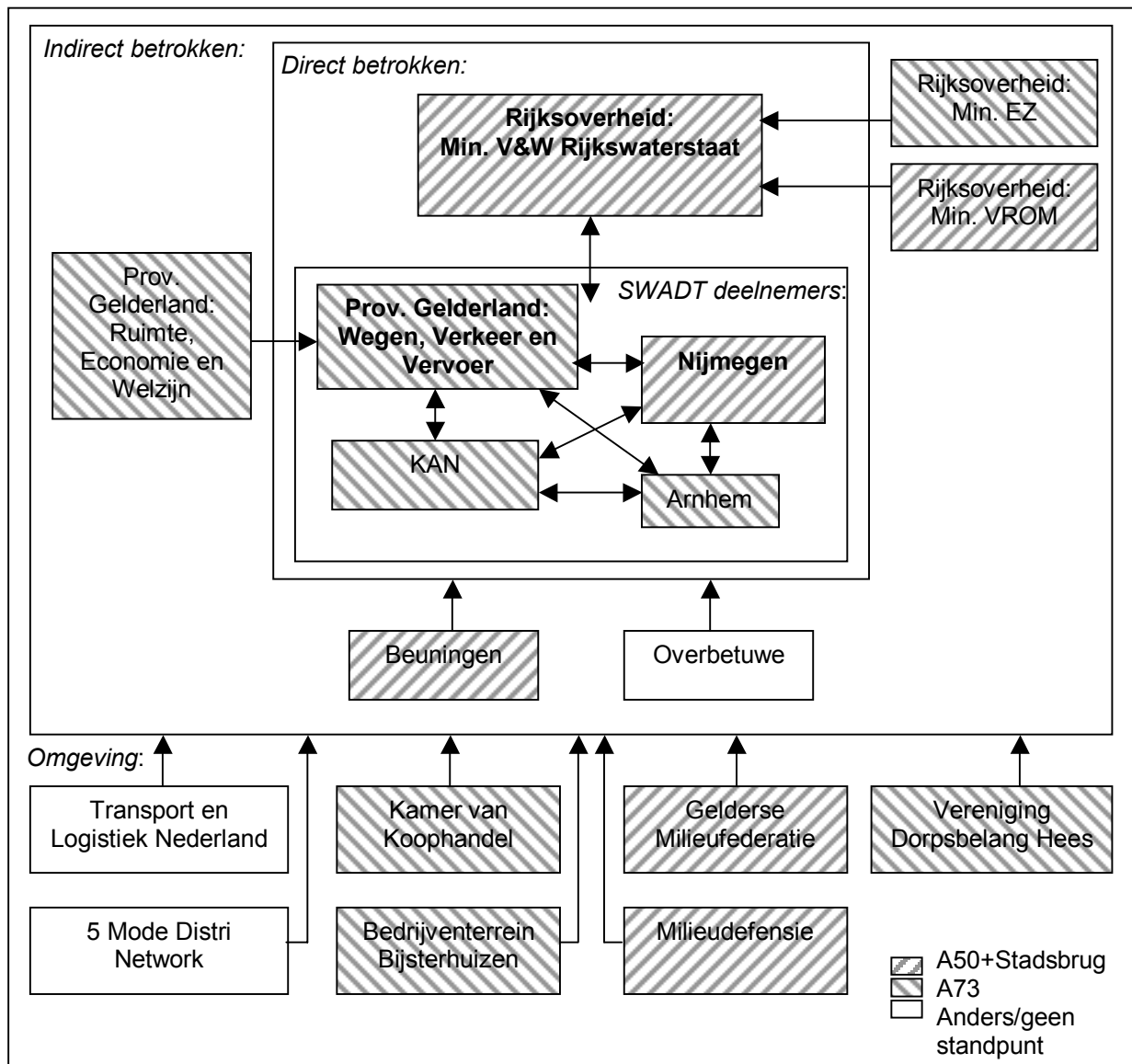
Als de A73 wordt doorgetrokken dan is er een extra voorziening om de kwetsbaarheid te verminderen <i>En:</i> Het verminderen van de kwetsbaarheid is gewenst	
Als de A73 wordt doorgetrokken dan wordt er regionaal verkeer uit Nijmegen gehaald <i>En:</i> Regionaal verkeer uit Nijmegen halen is gewenst	
De A73 is een nieuwe doorsnijding van het landschap <i>En:</i> De gevolgen daarvan voor natuur en milieu zijn ongewenst <i>En:</i> Echter dit is minder belangrijk dan gevolgen van het niet aanleggen voor de mens	Nadelen zijn minder groot dan de voordelen van doortrekken A73
Het aanleggen van de Stadsbrug heeft tot gevolg dat er veel regionaal verkeer in Nijmegen blijft, omdat de A50 te ver omrijden is en de Stadsbrug dichtbij <i>En:</i> Veel regionaal verkeer in Nijmegen is ongewenst	A50 + Stadsbrug geen goede oplossing
De kosten van een verbrede A50 en het aanleggen van een Stadsbrug zijn te hoog, omdat je twee bruggen moet bouwen <i>En:</i> Een project met te hoge kosten is gezien het budget niet haalbaar	
De Stadsbrug heeft veel overlast in Nijmegen-West tot gevolg. <i>En:</i> Meer overlast in Nijmegen-West is ongewenst	

### 3. Het beleidsnetwerk

Op basis van de criteria: invloed, betrokkenheid, aantal en spreiding zijn 17 actoren geselecteerd die het beleidsnetwerk vormen. De actoren, hun onderlinge banden en hun mate van betrokkenheid bij de besluitvorming zijn weer gegeven in figuur 3. 7 van de 17 actoren zijn voorstander van het doortrekken van de A73. Dit zijn grotendeels actoren die een regionaal en/of economische belang behartigen. 7 van de 17 actoren zijn voorstander van de verbrede A50 gecombineerd met het aanleggen van de Stadsbrug. Dit zijn grotendeels actoren die een lokaal of milieu belang behartigen. 3 actoren hebben een ander standpunt of nog geen mening. Verder is uit de analyse gebleken dat de standpunten van de beslissende overheden genuanceerder zijn dan die van de belangvertegenwoordigers.

Elke actor heeft verschillende instrumenten om de besluitvorming te beïnvloeden. De financiële instrumenten zijn sterk geconcentreerd bij Rijkswaterstaat, hierdoor heeft Rijkswaterstaat de meeste invloed. De juridische en communicatieve instrumenten zijn meer verdeeld over de actoren. Hierdoor hebben de regionale direct betrokkenen voldoende

middelen om gezamenlijk voldoende druk uit te oefenen om Rijkswaterstaat te beïnvloeden. De andere actoren hebben middelen om op de direct betrokkenen invloed uit te oefenen.



*Figuur 3: een schematische weergave van de verhoudingen tussen de actoren (de arceringen geven het standpunt van de actor aan, gekozen is om het formele standpunt van Arnhem aan te houden) (de pijlen geven de belangrijkste relaties aan waarbij de richting van de pijlen de afhankelijkheidsrelatie aangeeft voor de doelbereiking van de actor) (de drie vet gedrukte actoren zijn projectleider van een van de drie projecten)*

#### 4. Resultaten: de analyse van de standpunten en argumenten

Uit de analyse die heeft plaats gevonden blijkt dat er veel verschillende argumenten zijn in allerlei categorieën. Zowel de doelboombenadering als de argumentatiemethode

hebben meer inzicht gegeven in de opbouw en structuur van de argumentatie achter de standpunten van de actoren.

De doelboombenadering laat zien dat de actoren het eens zijn over de aard van het probleem. Het probleem rond de Waaloeververbindingen in het KAN-gebied bestaat uit een te grote verkeersdrukke en een te gering aantal bruggen. De capaciteit van de Waaloeververbindingen is onvoldoende. Alle betrokken actoren onderkennen dit probleem, ze leggen echter op verschillende onderdelen de nadruk. Het doel van alle actoren is om de verkeersproblemen op te lossen. Tijdens de interviews gaven alle respondenten aan dat het belangrijker is dat er iets gedaan wordt aan het probleem, dan hoe het precies wordt uitgevoerd. Dit laat zien dat coalitievorming goed mogelijk is.

De oplossing voor dit probleem is het uitbreiden van de capaciteit van de Waaloeververbindingen. Er zijn twee alternatieven waarvan het effect toerijkend zal zijn om dit probleem op te lossen:

- Het doortrekken van de A73, uitgevoerd als 2x3 rijstroken en vanuit het knooppunt A73/A15 via knooppunt Ewijk naar knooppunt Grijsoord verbreed tot 2x4 rijstroken met naar wens een aansluiting op de Van Heemstraweg bij Beuningen.
- Een tot 2x4 rijstroken verbrede A50 gecombineerd met een Stadsbrug, uitgevoerd met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 70 km/uur.

De doelboombenadering toont aan dat op een na alle actoren het er over eens zijn dat beide alternatieven een oplossing bieden voor het probleem. De meningen verschillen over welke optie het beste is. De keuze voor een van deze twee alternatieven is afhankelijk van de einddoelen die een actor heeft om iets te willen doen aan de verkeersproblemen. Afhankelijk van de mate waarin de effecten en kenmerken van een oplossing in de ogen van de actor bijdragen aan het behalen van zijn einddoel, kiest de actor de voor hem beste oplossing. De actoren, die een regionaal en/of economische belang behartigen, kiezen grotendeels voor het doortrekken van de A73. Terwijl actoren, die een lokaal of milieu belang behartigen, grotendeels kiezen voor een combinatie van een verbrede A50 met een Stadsbrug. De standpunten van de beslissende overheden zijn genuanceerder dan de standpunten van de belangenvertegenwoordigers.

De kenmerken en effecten van beide oplossingen komen grotendeels overeen. Met name de effecten op macroniveau blijken gelijk te zijn. Op microniveau zijn een paar verschillen aan te geven:

- Ten eerste de afwikkeling van het doorgaande verkeer in Nijmegen. Als gevolg van het doortrekken van de A73 zal er minder verkeer in de gemeente Nijmegen zijn dan wanneer de Stadsbrug wordt aangelegd. Echter de Stadsbrug vermindert de drukte op de wegen ten oosten van het Maas-Waal kanaal sterker dan de A73.
- Ten tweede het effect op de omgeving. De A73 heeft een negatiever effect op de omgeving dan de A50 gecombineerd met de Stadsbrug. De combinatie wikkelt het verkeer namelijk voor het grootste deel af op een al bestaande route. De A73 doet dit op een nieuwe route met een nieuwe hinderzone en gedeeltelijk door een gebied met waardevolle natuur. De Stadsbrug versterkt echter de overlast in Nijmegen-West.
- Op de derde plaats de betrouwbaarheid. De A73 heeft als autosnelweg een iets beter effect op de betrouwbaarheid van de Waaloeververbindingen. Ten vierde de bereikbaarheid van Nijmegen. De Stadsbrug heeft als lokale brug iets betere eigenschappen om de interne bereikbaarheid te vergroten. De belangrijkste reden voor deze verschillen is dat de effecten van beide alternatieven verschillend verdeeld zijn over de ruimte. De besluitvormers zullen een afweging moeten maken welk effect meer gewenst is.

Met behulp van de argumentatiemethode is op basis van verschillen en overeenkomsten tussen de argumentaties van de actoren geanalyseerd welke effecten en kenmerken volgens de actoren belangrijk zijn. Dit heeft geleid tot vijf vraagstukken van type effecten.

1. Hoeveel aandacht verdienen de lokale problemen van Nijmegen in de besluitvorming en hoe kunnen ze worden opgelost met beide alternatieven?
2. Hoeveel doorgaand verkeer is er in Nijmegen en hoe verandert het onder invloed van de alternatieven?
3. Welke invloed zal een doorgetrokken A73 hebben op de regionale bereikbaarheid?
4. Waar en in welke mate moet de overlast van het verkeer geacommodeerd worden?
5. Hoe is de invloed van de beschikbare financiën op de keuze voor een alternatief?

Door deze vraagstukken weer voor te leggen aan de argumentaties van de respondenten is nagegaan of de actoren deze vraagstukken onderkennen en hoe ze, door hen worden gewaardeerd. Het blijkt dat niet alle actoren de aanwezigheid van alle vraagstukken zien en deze ook verschillend waarderen:

1. Lokale problemen: Bijna alle actoren zijn het over eens dat het realiseren van de projecten ook effect zal hebben op de lokale problemen van Nijmegen. De waarde die de actoren hechten aan dit effect verschilt. Iets meer dan de helft vindt het belangrijk dat deze problemen worden opgelost en ziet hiervoor de Stadsbrug als beste oplossing. De overige actoren hechten minder waarde aan de lokale problemen.
2. Doorgaand verkeer: Dat de projecten invloed zullen hebben op het doorgaand verkeer in Nijmegen wordt door alle actoren gezien. Met uitzondering van 4 actoren wordt veel waarde gehecht aan dit effect. De helft van hen vindt dat de A73 dit verkeer uit de stad zal halen. De andere helft vindt ook dat de Stadsbrug meer doorgaand verkeer in Nijmegen haalt, maar accepteert dit.
3. Effect van A73 op bereikbaarheid: Alle actoren zien de effecten van de A73 op de bereikbaarheid als een relevant vraagstuk. Ongeveer tweederde van de actoren is het er ook over eens dat dit effect gunstig zal zijn en dan vooral op de betrouwbaarheid. De andere actoren waarderen deze effecten lager.
4. Overlast: Alle actoren zijn het er over eens dat overlast een belangrijk vraagstuk is. Zij hechten veel waarde aan het effect. Meer dan 2/3 van de actoren benadrukt de ongunstige score van de A73. De andere actoren vinden de overlast van de Stadsbrug ongunstig.
5. Financiën: De helft van de actoren vindt dat dit vraagstuk geen rol speelt. De lokale en regionale overheden vinden dit vraagstuk wel van belang. De actoren die waarden hechten aan dit vraagstuk bestaan uit twee groepen. De eerste ziet vooral dat de A73 goedkoper is en de ander dat de financiering van de A73 nog niet rond is.

Bijna alle actoren zijn het er over eens dat deze typen effecten een belangrijke rol spelen. De verschillen zitten in de waardering van de effecten. Hierbij gaat het niet alleen om hoe belangrijk een effect wordt geacht in vergelijking met andere effecten, maar de meningen verschillen vooral in wat het effect precies inhoudt.

## **5. Conclusie: coalitievorming**

Om verder te komen in het besluitvormingsproces wordt de regionale direct betrokken actoren geadviseerd een coalitie te vormen. Een coalitie kan voldoende druk uitoefenen op het Rijk om de beste oplossing te realiseren. De drie factoren die de kans op coalitievorming

vergroten (gezamenlijkheid van perceptie, kwaliteit van interactie, verdeling van middelen) zijn voldoende aanwezig in het besluitvormingsproces. Om dit proces te versnellen zijn er enkele punten die extra nadruk verdienen. Deze staan hieronder als de vijf aanbevelingen van dit onderzoek weergegeven. Deze aanbevelingen zijn gericht aan het Knooppunt Arnhem Nijmegen. Van de actoren heeft het KAN de beste uitgangspositie om zorg te dragen voor het besluitvormingsproces. Het KAN is namelijk de meest invloedrijke actor van de actoren die geen projectleider zijn van een van de drie projecten.

Uiteindelijk zullen de actoren middels onderhandelingen komen tot een gezamenlijk standpunt. De vorm van het gezamenlijk standpunt zal afhankelijk zijn van de verdeling van de voor en nadelen ervan over de actoren, van de middelen en de invloed van elke actor.

1. Zorgen voor goede, onafhankelijke, wijdverspreide, gemakkelijk te interpreteren en te vergelijken informatie over de effecten van beide alternatieven.

Er bestaat met name onduidelijkheid bij de actoren over het effect van de bruggen op het doorgaand verkeer, over de invloed van de A73 op de regionale bereikbaarheid en over de financiën. Als de redentie van de actoren beter de onderzoeksresultaten volgt, zullen de percepties van de actoren meer overeen komen.

2. Gezamenlijk prioriteren van de verschillende einddoelen van de actoren of overeenstemming vinden over de vijf vraagstukken.

Het is niet goed mogelijk tot een grotere gezamenlijke perceptie te komen middels de einddoelen. Daarom kan er beter gezocht worden naar overeenstemming. De basis hiervoor is dat alle actoren de verkeersproblemen willen oplossen en het belangrijker vinden dat er iets aan het probleem gebeurt dan voor welke oplossing wordt gekozen.

Op basis van het gezamenlijke prioriteren van de verschillende einddoelen kunnen de effecten van de bruggen met elkaar worden afgewogen. De meeste gewenste effecten krijgen dan de hoogste prioriteit en daarmee kan men tot een besluit komen over het meest gewenste alternatief.

Door overeenstemming te vinden over de vijf vraagstukken, wordt gekomen tot een afweging van de meest gewenste effecten en daarmee tot het nemen van een besluit.

3. Het voortzetten en verbeteren van de interactie tussen de actoren door zich bewust te zijn van de structuur van het netwerk en daarover open met elkaar te communiceren.

De actoren proberen elkaar te beïnvloeden, omdat ze onderling afhankelijk zijn voor hun eigen doelbereiking. De interactie die hieruit volgt vormt de structuur van het beleidsnetwerk. De structuur geeft het kader aan waarbinnen de actoren in wisselwerking met elkaar tot een gezamenlijke visie kunnen komen.

4. Het tekort aan financiën instandhouden, zodat dit een stimulans voor coalitievorming blijft.

De actoren hebben elkaars middelen nodig voor de eigen doelbereiking. Door een coalitie te vormen kan het gebrek worden opgelost. Hierdoor is coalitievorming aantrekkelijk. Als er eenmaal een gezamenlijk besluit is genomen moeten de actoren bereid zijn hun financiële middelen voor dit besluit in te zetten.

5. Wanneer de drang om het probleem op te lossen het hoogst is, de onderhandelingen starten, zodat de actoren gaan zoeken naar een goede verdeling van de lusten en lasten.

Rijkswaterstaat blijkt de meeste invloed te hebben. Echter de regionale direct betrokkenen hebben voldoende middelen om gezamenlijk voldoende druk uit te oefenen op Rijkswaterstaat. Onder de direct betrokkenen is er meer animo voor de A73, maar de actoren die vóór de combinatie zijn hebben meer middelen en daarmee meer invloed. De actoren uit de omgeving en de indirect betrokkenen die voor de combinatie zijn hebben ook meer middelen. Hierdoor is er voor de provincie, als actor met de meeste middelen van de actoren die voor de A73 zijn, een belangrijk rol weggelegd in de onderhandelingen.

## Literatuur

Beter Bereikbaar KAN! (2003) *Ambities, doelstellingen, aanpak en resultaten*, Projectteam, Nijmegen

Bressers, J.T.A. (1983) *Beleidseffectiviteit en waterkwaliteitsbeleid, Een bestuurskundig onderzoek*, Enschede (proefschrift)

Eemeren, F.H. van, G. Grootendorst, T. Kruiger (1981) *Argumentatietheorie*, tweede druk, Spectrum, Utrecht

Frederix, F.P. (2004) *Overbruggen Argumenten bruggen? Een analyse van de standpunten en argumenten van de betrokken actoren in het besluitvormingsproces over de Waaloeververbindingen in het KAN-gebied*, Masterthesis Planologie, NSM, KU Nijmegen

Graaf, H. van de, R. Hoppe (1989) *Beleid en politiek: een inleiding tot de beleidswetenschap en de beleidskunde*, Coutinho, Muiderberg

Hoogerwerf, A. (1984) *Beleid berust op veronderstellingen: de beleidstheorie*, in: *Acta Politica*, 19/1984/4: 493-531

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Provincie Gelderland (2004) *Sterke Steden, sterke regio, Startnotitie Regionaal Structuurplan 2005-2020 Knooppunt Arnhem-Nijmegen*, Nijmegen

Kuypers, G. (1980) *Beginselen van beleidsontwikkeling; deel a: basistheorie*, Coutinho, Muiderberg

Martens, K. (1994) *Twintig jaar ruimtelijk mobiliteitsbeleid: ontwikkelingen, achtergronden en gehanteerde veronderstellingen*, Vakgroep Planologie, Faculteit der Beleidswetenschappen / KU Nijmegen, rapport nt.12

Martens, K. (2000) *Debatteren over mobiliteit: over de rationaliteit van het ruimtelijk Mobiliteitsbeleid*, z.pl. (proefschrift KU Nijmegen)

Pröpper, I.M.A.M., D-D. Reneman (1993) *De reconstructie van de beleidstheorie als argumentatie: een toepassing op het verkeersveiligheidsbeleid*, in: *Beleidswetenschap*, 7/1993/3: 238-256

Provincie Gelderland (2003) *A15 de ontbrekende schakel, Haalbaarheidsonderzoek doortrekking A15*, Arnhem