

Vergaderjaar 2003–2004

22 026

**Nederlands deel van een
hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam–Brussel–Parijs en
Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

20 389

Bereikbaarheidsplan Randstad

Nr. 187

**BRIEF VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 november 2003

Onder verwijzing naar de Procedureregeling Grote Projecten verzoekt de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat u haar voorstel tot beëindiging van de status van groot project van de projecten HSL-Oost en Rekening Rijden ter besluitvorming aan Kamer voor te leggen. Het advies van de commissie voor de Rijksuitgaven is als bijlage bij deze brief opgenomen.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

Aan de voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven

Den Haag, 16 april 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar procedurevergadering van 16 april 2003 besloten de Kamer voor te stellen om de grootprojectstatus van de projecten HSL-Oost en Rekening Rijden te beëindigen. De commissie ziet daarbij af van de mogelijkheid om de minister van Verkeer en Waterstaat te vragen om een eindevaluatie van deze projecten. Conform artikel 7, lid 3 van de Procedureregeling grote projecten verzoek ik hierbij de commissie voor de Rijksuitgaven advies uit te brengen over dit besluit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

's-Gravenhage, 20 mei 2003

Aanleiding

In uw brief van 16 april jl. (RU003-005) heeft u de commissie voor de Rijksuitgaven verzocht advies uit te brengen over het besluit van uw commissie om de Kamer voor te stellen de projecten «HSL-Oost» en «Rekening rijden» te beëindigen als groot project, zoals bedoeld in artikel 7 van de procedureregeling grote projecten (kamerstuk 28 247 nr. 1).

Advies

De commissie voor de Rijksuitgaven heeft besloten positief te adviseren op uw verzoek.

De formele beëindiging van de status «groot project» ligt in de rede omdat beide projecten, zij het om uiteenlopende redenen, al enkele jaren als groot project een «slapend bestaan» hebben. Om die reden kan de commissie voor de Rijksuitgaven uw besluit ondersteunen om in deze bijzondere gevallen af te zien van de gebruikelijke eindevaluatie. Onderstaand wordt voor beide projecten afzonderlijk ingegaan op de afwegingen die aan dit advies ten grondslag liggen.

HSL-Oost

Op 14 december 1999 besloot de Kamer om HSL-Oost aan te wijzen als groot project. Sindsdien is de Kamer weliswaar regelmatig op de hoogte gehouden van relevante ontwikkelingen rond de HSL-Oost, maar van een systematisch rapportage conform de procedureregeling grote projecten (vergelijkbaar met HSL-Zuid en Betuweroute) is het nooit gekomen. Dit heeft wellicht te maken met het feit dat ten tijde van het bestempelen van HSL-Oost als groot project de verwachting was dat dit een nieuw aan te leggen spoorlijn zou worden. Gekozen is evenwel voor opwaardering en aanpassing van het bestaande spoor.

Aangezien HSL-Oost als groot project nimmer van start is gegaan (er is nooit een basisrapportage of voortgangsrapportage verschenen), is de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van mening dat de informatievoorziening aan de Kamer ook op reguliere wijze kan geschieden (i.c. via begroting/MIT, het jaarverslag, door brieven, etc.).

Beëindiging van de grootprojectstatus ligt naar het oordeel van de commissie voor de Rijksuitgaven derhalve in de rede. Een eindevaluatie is niet aan de orde aangezien het project (als «gewoon project») gewoon nog doorloopt en pas over enkele jaren zal zijn afgerond.

Rekening Rijden

Het groot project Rekening Rijden heeft een bijzondere geschiedenis. Op 28 april 1988 besloot de Kamer het «Bereikbaarheidsplan voor de Randstad» aan te merken als groot project. Een belangrijk element van dit bereikbaarheidsplan vormde de ideeën voor introductie van rekening rijden. In maart 1989 en in januari 1990 verschenen de 1e en 2e voortgangsrapportage van dit groot project. Daarna volgden enkele jaren van stilte. In 1998 volgde een wetsvoorstel «Wet op het Rekening Rijden» (25 816 nrs. 1–3). De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat besloot toen expliciet de status van groot project te handhaven (zie kamerstuk 20 389, nr. 34/bijlage 2). Sindsdien wordt het project gemakshalve als «rekening rijden» aangeduid. Voortgangsrapportages zijn er evenwel

nooit meer gekomen, omdat de wet niet is aangenomen. In de jaren daarna volgden diverse beleidswijzigingen (zo werd «rekening rijden» vervangen door het concept van kilometerheffing) en raakte «rekening rijden» als groot project en zelfs als term achterhaald.

Hoewel «rekening rijden» c.q. het «Bereikbaarheidsplan voor de Randstad», formeel nog een groot project is, kan gezien het voorgaande betoogd worden dat het materieel deze status niet meer heeft. Formele beëindiging ligt naar het oordeel van de commissie voor de Rijksuitgaven derhalve in de rede en een eindevaluatie acht zij niet meer zinvol.

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
B. M. de Vries