

Vergaderjaar 2006–2007

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juni 2007

Graag bied ik u hierbij de derde halfjaarlijkse voortgangsrapportage tracé-wetplichtige projecten aan¹. Naast de voortgang van tracéwetplichtige projecten wordt in deze rapportage ook de voortgang weergegeven van de projecten die de Spoedwet wegverbreding volgen (ZSM1-projecten). Voor wat betreft de projecten die tracéwetprocedure doorlopen, betreft het zowel projecten van wegen, als vaarwegen en spoorwegen. De rapportage beslaat de periode van juli 2006 t/m december 2006².

Ik kan u melden dat, wanneer gekeken wordt naar de verwachte opleverdatum van de tracéwetplichtige projecten, blijkt dat naar huidige inzichten van de 47 projecten 36 projecten conform planning verlopen en 11 projecten vertraagd zijn t.o.v. de vorige voortgangsrapportage. Het blijkt echter dat het aantal projecten dat procedureel vertraagd is groter is door een aantal oorzaken, die ik in het vervolg van deze brief op hoofdlijnen zal toelichten. Ten aanzien van de Spoedwetprojecten is de vertraging in de voortgang beperkt.

Hoewel de vertragingen goed verklaarbaar zijn, is deze situatie voor mij niet acceptabel. In een tijd waar de filedruk als maar toeneemt, is het niet te «verkopen» dat oplossingen niet tijdig zijn te realiseren. In deze kabinetsperiode wil ik alles op alles zetten om projecten op tijd af te ronden. Daartoe heb ik een aantal verbetermaatregelen in gedachten, die ik in deze brief eveneens zal toelichten.

Belangrijke oorzaken van vertraging

Het blijkt dat in het verleden de gevolgen van (Europese) regelgeving voor projecten vooraf vaak niet goed in beeld zijn gebracht. Bijvoorbeeld bij nieuwe Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is onvoldoende onderzocht wat het effect van de nieuwe richtlijn op de planstudies was.

Met betrekking tot luchtkwaliteit waren de tweede helft van 2006 de volgende zaken van belang:

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Ik wijs erop dat actuele ontwikkelingen op projecten niet zijn gerapporteerd in deze voortgangsrapportage. Het betreft onder meer de A4 Venlo en A4 Delft-Schiedam.

- De definitieve wijze van berekening van de emissiecijfers 2006 kwamen pas in september 2006 i.p.v. maart 2006 vrij, waardoor lucht-onderzoeken voor een groot aantal projecten niet tijdig plaats kon vinden. Nieuwe emissiecijfers konden door TNO pas in oktober in het model verwerkt worden, waarbij het model tevens is aangepast aan de nieuwe meet- en rekenvoorschriften.
- De licentiebureaus bleken vervolgens nog problemen te hebben met het aangepast model. TNO heeft deze problemen per 15 december kunnen oplossen.

Daarbij komt dat bij vertragingen vanwege de problematiek van de luchtkwaliteit ook altijd moet worden bekeken of de overige gegevens nog actueel zijn. Zo ontstaan gemakkelijk secundaire vertragingen (bijvoorbeeld door geactualiseerde verkeersgegevens).

In een aantal gevallen is de vertraging veroorzaakt doordat de scope van een project is veranderd. Bijvoorbeeld bij het project N50 Ramspol-Ens. In juni 2005 is in het Standpunt gekozen voor 7m hoge brug met 2x1 rijstroken. Tijdens het opstellen van het OntwerpTracébesluitwerkzaamheden ontstaat een maatschappelijke discussie over de wenselijkheid van een ander alternatief, t.w. 2x2 rijstroken, gevolgd door een wens vanuit de Tweede Kamer om de brug een hoogte van 13 meter te geven. Scope wijzigingen leiden enerzijds tot nader aanvullend onderzoek. Immers nagegaan moet worden wat een ander alternatief betekent voor het milieu. Anderzijds leidt een scopewijziging tot andere – meestal hogere – kosten waarmee in de begroting geen rekening is gehouden. Het zoeken naar dekkingsmogelijkheden kost de nodige tijd.

Door het toenemende werkaanbod staat de personele capaciteit van RWS onder druk. Mede veroorzaakt door de toegenomen kwaliteitseisen en de afvloeiing van veel mensen in het kader van de taakstelling. Op een aantal wezenlijke disciplines (verkeerskundig, juridisch, lucht, geluid) is sprake van een personeelsschaarste, ook bij de markt. In de interface tussen RWS en de advies- en ingenieursbureaus is nog niet op alle punten een evenwicht gevonden in kennisdelen en samenwerken.

In een aantal projecten wordt (in een open planproces) nog in de planstudiefase een verlengde discussie over nut en noodzaak in brede zin gevoerd. Deze dynamiek leidt tot onvoorspelbaarheid, waardoor de planning moet worden bijgesteld. Het merendeel van de projecten gaat over het verbreden danwel het beter benutten van bestaande wegen. Het nog voeren van een nut/noodzaakdiscussie ligt voor deze projecten in deze fase minder voor de hand. Immers deze discussie zou voor dit soort projecten in de MIT-verkenningfase beslecht moeten zijn, gevolgd door een go/nogo beslissing door het Bevoegd Gezag over het starten van een formele planstudie. Daarnaast gaat een beperkt deel van de projecten over nieuwe doorsnijdingen. Bij deze projecten is het goed voor te stellen dat nut/noodzaakdiscussie ook nog in de planstudiefase wordt gevoerd. Ik wil graag laten onderzoeken hoe de doorlooptijd van het planproces voor, m.n. die projecten waar verbreding dan wel benutting aan de hand is, beter kan worden beheerst, zonder de zorgvuldigheid richting omgeving en politiek geweld aan te doen.

De te nemen stappen

Om bovenstaande problematiek het hoofd te kunnen bieden, ga ik op drie fronten de «aanval» in zetten.

Allereerst wil ik met betrekking tot urgente projecten in een regio met de betrokken bestuurders uit die regio afspraken maken hoe deze projecten zo voortvarend mogelijk te realiseren. Met het Uitvoeringsprogramma

Randstad (UPR) zet ik hiertoe een eerste stap. Met regionale bestuurders worden afspraken gemaakt om het belang van projecten voor de Randstad als geheel te laten prevaleren. Voor ieder project wil ik een eerste aanspreekpunt uit de regio met als inzet met voortvarendheid de afgesproken projecten te onderzoeken, daarover te besluiten en over te gaan tot realisatie. Met het nieuwe instrumentarium uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening kan, waar nodig, doorzettingsmacht worden gerealiseerd. Ik wil met deze aanpak snel goede besluiten nemen.

Ten tweede heb ik in mijn departement de volgende concrete verbetermaatregelen in gang gezet:

- Vereenvoudigde procedures binnen het departement op basis van heldere keuzes bij aanvang van de planstudie.
- Versterking van de projectbeheersing door:
 - uniformering tussen projecten
 - standaardisering van tussenproducten in duidelijke protocollen
 - onderscheid in reguliere (eenvoudige) en specifieke (complexe) studies.
- Kwaliteit & beschikbaarheid personeel: centrale coördinatie, regie en gebruik van centraal beschikbare expertise uit de onlangs opgerichte landelijke diensten.
- Kwaliteit studies: eenduidige beschrijving/aannames bij o.m. prijsbeleid, inzet/controle op aannames en uitgangspunten.

Tot slot wil ik op korte termijn een commissie instellen, die mij voorstellen moet doen over hoe te komen tot een meer slagvaardige besluitvorming. Dit naar aanleiding van de motie van de leden Rutte en Verhagen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 30 800, nr. 22) waarin de regering verzocht wordt te komen tot een één-besluitregeling. Bij motie van het lid Hofstra c.s. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 30 800 A, nr. 38) is de regering verzocht een brede commissie in te stellen ter voorbereiding van voorstellen voor versnelling en stroomlijning van de besluitvorming over infrastructuurprojecten.

Deze commissie zou onderzoek moeten doen hoe decentrale overheden zo optimaal mogelijk bij het proces betrokken kunnen worden, met als doel bestuurlijke drukte te voorkomen, maar ook om ten behoeve van de studie een zo groot mogelijk bestuurlijk draagvlak te creëren voor een gedragen kosteneffectieve oplossing. Het uiteindelijke doel is te komen tot een beter beheerst planproces met zorgvuldigheid richting omgeving. Uiteraard zal daar in beschouwing genomen moeten worden hoe de besluitvorming over de nut/noodzaakdiscussie plaatsvindt en de wijze waarop belanghebbenden daarbij worden betrokken.

Binnenkort wil ik samen met de minister van VROM deze commissie een taakopdracht geven om bovenstaande uit te werken. Ik wil de commissie daarbij specifiek vragen in hoeverre de MIT-verkenning kan dienen om dat open planproces, waarin breed verkend wordt wat oplossingsrichtingen¹ zijn, te faciliteren. In dat kader wil ik de in te stellen commissie ook verzoeken de gedachte om te komen tot een één-besluitregeling mee te nemen. Eind 2007 moet de commissie zijn taakopdracht hebben afgerond.

Ik verwacht dat het samenspel van deze maatregelen in eerste instantie zal leiden tot meer discussie over de nut en noodzaak in de verkenning-fase. Als in die fase nut en noodzaak worden aangetoond, wordt een voorkeursalternatief vervolgens in een planstudie uitgewerkt. Er bestaat dan eveneens meer inzicht in de meest kosteneffectieve oplossing. Voorwaarden voor de studie zijn dat er zicht is op financiële middelen om de oplossing uiteindelijk te kunnen realiseren, (bestuurlijk) draagvlak en lef

¹ Sinds 2005 is de Tracéwet gewijzigd. In de gewijzigde Tracéwet wordt onderscheid gemaakt in een korte en een lange procedure. De lange procedure wordt gevolgd bij nieuwe aanleg. De verkorte procedure wordt gevolgd in geval van nader omschreven situaties van wijziging van hoofdinfrastructuur. Dat betekent dat bij de lange procedure meer alternatieven bestudeerd worden met verschillende ruimtelijke gevolgen. Bij een wijziging van hoofdinfrastructuur kan gedacht moet worden aan verbreding met 1 of 2 rijstroken, spitsstrook, plusstrook. Bij de lange procedure is het dan ook vanzelfsprekend dat er meerdere oplossingen in de studie worden betrokken.

om te kiezen. De halfjaarlijkse overleggen die ik in het kader van MI(R)T voer met de regio's wil ik daartoe meer gaan gebruiken. Met bovengenoemde maatregelen en met een duidelijker communicatie naar buiten hoop en verwacht ik dat enerzijds studies sneller afgerond kunnen worden, anderzijds er meer begrip is waarom studies vertragen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings