

Vergaderjaar 1998–1999

26 263

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003

Nr. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 juli 1999

Bij de behandeling van het huidige MIT is langdurig stilgestaan bij de vraag of het MIT wel voldoende toegankelijk is. Via MIT en begroting moet immers de politieke besluitvorming over het infrastructuurbeleid worden vormgegeven. Ik heb tijdens die discussie toegezegd hierop mijn visie te zullen geven. Met deze brief wil ik hieraan voldoen.

In het MIT 1996–2000 is de zogenaamde MIT-systematiek geïntroduceerd met als doel «rijpe en groene» projecten te onderscheiden. De driedeling in verkennings-, planstudie- en realisatiefase maakt het mogelijk de mate van bestuurlijke voortgang en de hardheid van de projectramingen te categoriseren. Een ander voordeel is de helderheid die geboden wordt in de voortgang van de projecten en het feit dat er sprake is van duidelijke beslismomenten. Bij de laatste wordt vastgesteld of verdere studie zinvol is, of dat studie moet worden beëindigd.

In de brochure «Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport» uit 1997 wordt de systematiek nader toegelicht. Helder wordt gemaakt dat opname in de verkenningsfase of planstudiefase van het MIT geen waarborg biedt voor daadwerkelijke uitvoering. In de praktijk bleek deze nieuwe werkwijze een duidelijke verbetering. Echter gezien het aantal verkeers- en vervoersknelpunten in Nederland, omvatte het MIT inmiddels een dusdanige werkvoorraad aan projecten, dat een nadere onderverdeling in prioritaire en minder prioritaire projecten noodzakelijk werd.

Van vele kanten is aangegeven dat het MIT meer duidelijkheid zou moeten bieden over de (on)mogelijkheden om projecten, binnen een realistische termijn, ook daadwerkelijk te kunnen financieren. Ook uw Kamer heeft hierbij stilgestaan – tijdens meerdere MIT-behandelingen.

Met het MIT 1999–2003 is daarom een nieuwe dimensie aan bovenstaande toegevoegd. Die bestaat uit het koppelen van de budgettaire

ruimte voor een bepaalde periode aan het aantal in uitvoering te nemen projecten.

Na een moeilijk en weerbarstig proces waarbij de regionale partners nadrukkelijk zijn betrokken, is het uiteindelijk mogelijk gebleken een lijst met projecten te selecteren, die in de periode tot en met 2010 in uitvoering komen. Deze projecten kunnen alle uitgevoerd worden binnen de huidige financiële randvoorwaarden. Dit betekent evenwel dat kostenstijgingen bij het ene project gecompenseerd moeten worden door binnen het project te versoberen, dan wel door lagere kosten bij een ander project, tenzij de kosten voor aanvullende wensen van een project gedragen worden door derden. De prioritering heeft als zodanig gestalte gekregen in een categorie-indeling, waarbij de meest prioritaire projecten zijn opgenomen onder de categorieën 0 en 1. Daarmee bestaat voor alle betrokkenen duidelijkheid over de prioriteit die aan een MIT-project wordt toegekend.

Bij de behandeling van dit MIT in de Kamer is gebleken dat u waardering heeft voor de aanpak en deze ook onderschrijft.

Het huidige MIT en het programma tot en met 2010 geeft daarmee de gewenste duidelijkheid voor een groot aantal jaren. Er blijven echter verbeterpunten. Zo bestrijkt het MIT een periode van 5 jaar, terwijl nu sprake is van een programma tot en met 2010.

Om voor een zo lange periode projecten te volgen en waar nodig ten opzichte van elkaar te moeten afwegen, is meer informatie noodzakelijk. Met name het kamerlid Van Heemst heeft hier in zijn reactie een lans voor gebroken; echter ook andere kamerleden hebben hierop ingespeeld. Ik deel een groot deel van hun conclusies.

Bij het opstellen van het komende MIT besteed ik daarom extra aandacht aan de wensen, zoals verwoord bij de behandeling ervan eind vorig jaar. In de brief van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 16 juni 1999 (nummer 99/36VW) zijn deze nog eens weergegeven.

De kwalitatieve verbetering bestaat uit een beter leesbaar geheel, duidelijker kaarten die meer inzicht geven door koppeling met de tabellen, heldere argumentatie bij mutaties en een duidelijker zicht op het voorgenomen investeringsprogramma tot en met 2010.

Gezien de eerder genoemde afspraken die er rond het programma bestaan, kan er overigens in het voorgenomen investeringsprogramma geen sprake zijn van wijzigingen.

Naast deze meer redactionele aandachtspunten moet ook het besluitvormingsproces transparanter worden. De beslismomenten, waarbij de overgang van de ene MIT-fase naar een andere MIT-fase aan de orde is, moeten meer toetsbare, politieke beslismomenten worden. Daarbij worden afspraken gemaakt of en onder welke condities verder wordt gegaan.

Op dit moment vindt de discussie in de Kamer over de voor- en nadelen van een project vaak plaats als het ontwerp praktisch is uitgewerkt. Deze discussie moet, wat de randvoorwaarden en hoofdlijnen betreft, in een veel eerder stadium plaatsvinden. Met name de overgang van verkenningfase naar planstudiefase wil ik in dit kader centraal stellen, omdat het betreffende knelpunt dan erkend wordt en er in het vervolgtraject ingezet wordt op een infrastructuuroplossing. Bij deze overgang wordt een nog verder te ontwikkelen referentieontwerp vastgesteld, dat de gesignaleerde problematiek oplost en voldoet aan de wettelijke en beleidsmatige eisen. Het ontwerp vormt vervolgens de basis voor overleg met de betrokkenen in de samenleving.

Omdat aan het toekomstige referentieontwerp een taakstellend budget is gekoppeld, wordt zichtbaar dat wijzigingen in het ontwerp consequenties hebben. Vanzelfsprekend wordt gestreefd naar goede oplossingen bij de

aanleg van infrastructuur. Dit laat onverlet dat daarnaast ook gestreefd wordt naar kosteneffectiviteit. Daarbij komt dat er nog een veelheid aan wensen is met betrekking tot het uitbreiden van de capaciteit van infrastructuur. De bedragen die daarmee gemoeid zijn, dwingen tot een zorgvuldige afweging tussen de kwaliteit voor het ene project enerzijds en de noodzaak om geld te reserveren voor andere projecten anderzijds. Ik wil de Kamer bij deze afwegingen nadrukkelijk betrekken. Het spreekt ook voor zich dat de Tweede Kamer dan ook over voldoende toegankelijke informatie moet kunnen beschikken om haar functie uit te oefenen. Het beschikbare programma tot en met 2010 biedt hierbij de nodige ondersteuning.

Naast het programma tot en met 2010 wil ik daarom een projectenboek aanreiken. In een dergelijk boek worden de essentiële gegevens van de projecten gepresenteerd.

Veel kan via kaartbeelden worden weergegeven: waar bevindt het project zich, van welke ruimtelijke omgeving maakt het deel uit en wat is het probleemoplossend vermogen van het project. Hiervoor zijn kaarten noodzakelijk die vanuit het grotere geheel (inter-) nationale belangen (corridorsketens) zichtbaar maken, en kaarten die meer de regionale inbedding weergeven.

In bijgaande opzet doe ik een voorstel voor een dergelijke uitwerking¹. Ik heb daarbij rekening gehouden met de voorstellen, die gedaan zijn in de brief van de vaste kamercommissie van 16 juni jongstleden. Voor wat betreft het daarin genoemde verloop van de kostenontwikkeling stel ik voor als basis voor dit verloop de taakstellende budgetten, zoals die bij het MIT 1999–2003 zijn vastgesteld, te gebruiken.

Indien u zich in de opzet kunt vinden, stel ik mij voor een dergelijk projectenboek bij de begroting 2001–2005 gereed te hebben.

Door een aantal kamerleden is in het MIT-overleg aangegeven wat uitvoeriger over de status van het MIT te willen praten en meer specifiek over de projecten die eronder liggen. Ik wil graag op deze uitnodiging ingaan. Ik hoop dat de voorstellen uit deze brief een basis vormen om met elkaar hierover verder van gedachten te wisselen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.