

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 35

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2004

Conform de toezegging tijdens de kamerbehandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) in december 2003 informeer ik u hierbij over de actualisatie van het MIT spelregelkader en de toesnijding van de OEI leidraad (Overzicht Effecten Infrastructuur) op de reguliere MIT projecten.

Met deze actualisatie zet het Kabinet in op bespoediging van procedures en het verbeteren van de efficiency bij besluitvorming over de oplossing van een verkeers- of vervoersknelpunt. Bij die besluitvorming zijn diverse partijen betrokken. Om dit proces te structureren en transparant te maken, wordt sinds 1997 gewerkt volgens de «Spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport»¹. De afgelopen jaren heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die noodzaakten tot actualisatie van het MIT spelregelkader. Naast de vereiste grotere efficiency, betreft dit onder meer de ontwikkeling tot verzakelijking zoals die tot uitdrukking komt in het VBTB traject (Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording). Ook wordt er in toenemende mate gekeken naar de rol en verantwoordelijkheden van belanghebbenden en naar mogelijkheden voor eerdere en intensievere betrokkenheid van de markt.

Het spelregelkader beschrijft stapsgewijs de werkwijze van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het MIT proces. Er worden drie fasen (verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase) en vijf hiermee samenhangende beslismomenten onderscheiden. Per fase en moment wordt aangegeven welke informatie nodig is, wat de rol en verantwoordelijkheden zijn van betrokken partijen en welke wettelijke regels van toepassing zijn. Als het gaat om de aanleg van nieuwe tracés of verbreding van hoofdinfrastructuur is, naast het spelregelkader, ook de Tracéwet van toepassing.

¹ Naast het MIT spelregelkader bestaat er ook een Spelregelkader voor natte infrastructuurprojecten (SNIP, 2002). Deze spelregels zijn van toepassing op aanlegprojecten waterkeren en waterbeheren.

De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de verschillende beslismomenten. Dit gebeurt zowel via de projecten als ook via de begroting. De voortgang van de projecten komt onder andere aan

de orde tijdens de behandeling van het MIT. Met name bij de grote infrastructuurprojecten zijn er ook aparte overleggen met de Kamer. Ik ben me ervan bewust dat juist op dit punt ook door de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten gekeken wordt naar de rol van de Tweede Kamer. Zodra de bevindingen van deze commissie daarover afgerond zijn, zullen we daar uitgebreider met elkaar over van gedachten wisselen.

Kenmerken actualisatie spelregels

Met de Werkwijzer MIT Verkenning Nieuwe Stijl (VNS, 2002)¹ is een eerste stap gezet met de actualisatie van het spelregelkader. Zakelijkheid en transparantie zijn hierbij twee belangrijke elementen. Deze uit zich onder meer door het in een vroegtijdig stadium van het proces betrekken van de omgeving en het inzichtelijk maken van de effecten van mogelijke oplossingsrichtingen. Beide elementen komen ook terug in het totale geactualiseerde spelregelkader (bijlage 1) dat zich kenmerkt door het volgende:

- verbeteren van de efficiency door het verder stroomlijnen van het proces met als doel het verkorten van de doorlooptijd. Voor de verkenningsfase is een streeftermijn van 1 jaar aangegeven; voor de planstudiefase wordt per opdracht de streeftermijn bepaald. Waar mogelijk lopen verschillende informatieonderzoeken parallel en vindt er onderlinge afstemming plaats. Ook worden eventuele risico's vroegtijdig inzichtelijk gemaakt. Zo zijn beslismomenten (afrondding planstudie en start realisatie) samengevoegd, zodat er nu vijf beslismomenten plaatsvinden (voorheen zes).
- versterken van de zeeffunctie van het proces door reeds in een vroegtijdig stadium een zwaarder gewicht toe te kennen aan de financiële bandbreedtes van mogelijke oplossingen. Het besluit aan het einde van de verkenningsfase is mede gebaseerd op het inzicht in de (financiële) consequenties van een oplossing; wat is de oplossingsrichting VenW waard? Het besluit of een project al dan niet in uitvoering wordt gebracht is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen.
- in een vroegtijdig stadium verkennen en betrekken van alle belanghebbenden, inclusief andere departementen en marktpartijen. Daarmee worden bijvoorbeeld meer creatieve oplossingen aangeboord en wordt meerwaarde door Publiek Publieke en Publiek Private Samenwerking mogelijk gemaakt. Dat moet onder andere leiden tot een evenwichtiger kostenspreiding over alle betrokken belanghebbenden. In het vervolgstadium worden aangedragen alternatieven van publieke en private partijen vergeleken middels het Public Private Comparator instrumentarium². Een vroege betrokkenheid van de markt en daarmee het ruimte bieden voor genoemde creatieve private oplossingen impliceert dat het detailniveau van uitwerking aan overheidskant beperkt moet worden, met inachtneming van wettelijke vereisten.
- invulling van de één-loket-gedachte (motie Verdaas)³. Doordat in een vroegtijdig stadium van het proces andere ministeries worden betrokken, wordt zorg gedragen voor een integrale en kabinetsbrede (financiële) afweging. Het ministerie van VenW is in principe aanspreekpunt voor infrastructuurgerelateerde investeringen. Het kan voorkomen dat een ander ministerie aanspreekpunt is. Per project/programma wordt aangegeven welk ministerie aanspreekpunt is en op welke wijze andere ministeries (financieel) betrokken zijn.
- heldere afbakening van het bereik van de spelregels. De spelregels zijn

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 28 000 A, nr. 34.

² PPC is een instrument dat inzicht geeft in de mogelijke financiële meerwaarde van een PPS uitvoering door deze uitvoering te vergelijken met een publieke aanpak.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 57 (motie Verdaas).

van toepassing op het proces van probleem(h)erkenning en oplossingsrichtingen van verkeers- en vervoersproblematiek op het hoofdwegennet, overige wegen in Rijksbeheer, het (hoofd)vaarwegennet en het landelijke spoorwegennet die vallen onder het MIT. Lokale en regionale weg- en OV-projecten boven de GDU grens¹ kunnen eventueel na de verkenningsfase instromen in het MIT. Deze verkenningen dienen net als de VenW verkenningen te voldoen aan bepaalde inhoudelijke en procesmatige vereisten.

- zakelijke en integrale afweging van effecten. Aan de hand van de OEI systematiek wordt inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste effecten van een oplossingsrichting zijn. Ook worden onder meer de beheer- en onderhoudskosten inzichtelijk gemaakt.

Overzicht Effecten Infrastructuur

OEI-leidraad voor projecten van nationaal belang

Het Kabinet heeft zich de afgelopen jaren ingezet om de discussies over infrastructuurprojecten te laten plaatsvinden op basis van een consistent en integraal overzicht van effecten. Sinds 2000² is het voor megaprojecten verplicht om een OEI op te stellen conform de OEI-leidraad. De ervaringen hiermee laten zien dat deze overzichten bijdragen aan verdere transparantie en verzakelijking van beleidsinformatie over infrastructuur ten behoeve van de politieke besluitvorming³.

OEI bij MIT verkenningsfase

Op basis van de evaluatie van het hanteren van de OEI-leidraad (2002) is begin 2003 aan de Tweede Kamer de actieagenda OEI aangeboden. Over alle elementen van deze actieagenda zult u later separaat worden geïnformeerd. Een van de actiepunten betreft het toesnijden van de OEI leidraad op de reguliere MIT projecten, zowel voor de verkennings- als de planstudiefase. In eerste instantie ligt de nadruk op de verkenningsfase, omdat er juist voor de overgang van verkenningsfase naar planstudiefase (beslismoment 2) behoefte is aan een nader inzicht in de effecten. Met dat doel is nu voor de verkenningsfase een vereenvoudigd OEI-format opgesteld waarin de belangrijkste effecten van mogelijke oplossingsrichtingen ingevuld moeten worden. Het integrale karakter van een OEI betekent dat naast bereikbaarheidseffecten ook effecten op het gebied van veiligheid en kwaliteit leefomgeving inzichtelijk worden gemaakt. Ook worden de kosten en eventuele opbrengsten in kaart gebracht. De verschillende effecten worden voorzover mogelijk gemonetariseerd, dan wel kwantitatief of kwalitatief weergegeven. Dit format maakt onderdeel uit van de informatie die nu in het geactualiseerde spelregelkader ten behoeve van beslismoment 2 wordt gevraagd. Hiermee is een van de acties op de actieagenda OEI ingevuld.

Vervolg

Het geactualiseerde MIT spelregelkader is een verankering van de huidige werkwijze en is daarom feitelijk al van toepassing. De dynamische omgeving waarin het MIT zich bevindt, maakt het noodzakelijk om regelmatig te bezien of het spelregelkader nog voldoende actueel is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de bevindingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten en om ontwikkelingen met betrekking tot de Tracéwet⁴. Op termijn kan tevens worden bezien of één spelregelkader voor alle modaliteiten «nat en droog»⁵ mogelijk is. Verder ben ik in het kader van

¹ GDU: Gebundelde Doeluitkering. De GDU grens is bepaald op 225 miljoen voor de kaderwetgebieden Stadsregio Rotterdam, Haaglanden en Regionaal Orgaan Amsterdam. Voor de overige regio's ligt die grens op 112,5 miljoen.

² Samen met het ministerie van Economische Zaken heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat eind jaren negentig het initiatief genomen tot het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur. Dit heeft geresulteerd in de OEI leidraad, welke in april 2000 naar de Tweede Kamer is gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 1999–2000, 26 428, nr. 21).

³ Evaluatie OEI leidraad, Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, niet dossierstuk vv0300013. Over de (tussen)resultaten van de uitvoering van de actieagenda OEI wordt u later dit jaar geïnformeerd.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 385, nr. 1, op toekomstige wijzigingen in de Tracéwet is nu niet vooruitgelopen.

⁵ (verkeerskundige gevolgen, milieueffecten, ruimtebeslag), uitvoering watertoets. Referentie alternatief aangevuld met andere maatregelen (zoals verkeersgeleiding).

de nadere uitvoering van de actieagenda OEI ook bezig met de uitwerking van OEI bij MIT planstudies. Hierover wordt u in een later stadium geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

I SPELREGELS VAN HET MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR EN TRANSPORT

juni 2004

Bijlagen

- «Bibliotheeklijst» van achtergronddocumenten
- verwijzing naar Intranetsite
- Procedureloper van Tracé/m.e.r centrum over Tracé/m.e.r.-procedure en MIT-proces

Leeswijzer

Deze brochure is een toelichting op de besluitvorming door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over projecten die opgenomen worden of zijn in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Deze toelichting is onder meer gebaseerd op de van kracht zijnde Wet en het Besluit Infrastructuurfonds.

De brochure is bedoeld voor gebruik binnen Verkeer en Waterstaat en biedt inzicht aan andere belangstellenden en belanghebbenden. De spelregels zijn van toepassing op drie categorieën infrastructuur(-projecten): het hoofdwegennet, het vaarwegennet¹ en het spoorwegennet. Daarnaast wordt ook ingegaan op problematiek bij regionale en lokale infrastructuur.²

Na een inleiding over de besluitvormingsstructuur van het MIT (hoofdstuk 1) wordt de procesgang van een MIT-project gevolgd. Hierbij worden drie fasen onderscheiden: verkenning, planstudie en realisatie. Tevens worden daarbij beslismomenten en bijbehorende informatieprofielen aangegeven.

WAAROM – DE VERKENNINGSFASE

WAT EN HOE – DE PLANSTUDIEFASE

WANNEER – DE REALISATIEFASE

In de verkenningfase staat de verkeers- en vervoersproblematiek centraal. Het besluitvormingsproces is in deze fase dan ook voor alle netwerken gelijk (hoofdstuk 2).

In de planstudiefase (hoofdstuk 3) en de realisatiefase (hoofdstuk 4) worden de oplossing(s)richting(en) uitgewerkt, geselecteerd en vervolgens uitgevoerd. In deze fasen wordt wel onderscheid gemaakt naar hoofdwegennet, het (hoofd)vaarwegennet en het spoorwegennet. Aan de inhoud van de brochure kunnen geen rechten ontleend worden.

Deze brochure kwam tot stand op basis van conceptteksten door de werkgroep MIT Spelregelkader, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.

I Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

a Reikwijdte spelregels van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) komt elk jaar uit als onderdeel van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de vorm van het MIT projectenboek. Het MIT geeft een actueel overzicht van de infrastructuurprojecten die in ons land op het programma staan of in uitvoering zijn en waarbij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokken is. Dit zijn projecten met betrekking tot het hoofdwegennet, het (hoofd)vaarwegennet en het spoorwegennet. Daarnaast kunnen ook projecten op regionale en lokale infrastructuur onder het MIT vallen. Voor projecten in het beheer van een provincie,

¹ Het MIT-spelregelkader is ook van toepassing is op de met-hoofdvaarwegen in beheer bij het rijk, daarom zal er vanaf dit punt gesproken worden over (hoofd)vaarwegen.

² Naast het MIT-spelregelkader bestaat er ook een Spelregelkader voor natte infrastructuurprojecten (SNIP, 2002). Die spelregels zijn van toepassing op aanlegprojecten waterkeren en waterbeheren.

waterschap, gemeente of kaderwetgebied geldt¹ dat er onderscheid wordt gemaakt naar de grootte van het project. Een oplossingsrichting onder de € 112,5 miljoen valt onder de grens van de Gebundelde Doel Uitkering². Dit budget stelt regionale beheerders in staat zelf regionale problematiek aan te pakken. Dit past in het streven naar een verminderde betrokkenheid van de Minister bij projecten zonder landelijke betekenis en het verruimen van de (financiële en bestuurlijke) investeringsvrijheid voor decentrale overheden. Indien er twijfel bestaat of een project boven de GDU grens uitkomt wordt door de regio een verkennende studie gestart. In die verkenning dient een van de alternatieven de meest kosten effectieve variant te zijn. Die meest kosten effectieve variant vormt de basis waarop subsidieverlening wordt toegekend. Het bedrag van die variant dat boven de GDU grens valt, vormt het maximum dat door V&W kan worden bijgedragen³. Een uitzondering hierop vormen de vaarwegen; deze vallen niet onder de GDU⁴.

Voor de «grote projecten van nationaal belang» worden vroegtijdig met de Tweede Kamer specifieke afspraken gemaakt over de procedure en is doorgaans een planologische kernbeslissing nodig. Het kabinet beslist of er sprake is van een project van nationaal belang⁵.

Het proces begint met de aanmelding van een verondersteld probleem of vraagstuk. Een verkennende studie bepaalt of er sprake is van de start van het MIT-proces.

De volgende elementen zijn daarbij van belang:

1. is er sprake van een verkeers- en vervoersprobleem (definitie zie het vigerend nationaal verkeers- en vervoersplan) / een vraagstuk op het gebied van verkeer en vervoer dat een belangrijke maatschappelijke meerwaarde kan bieden?
2. speelt de problematiek (oorzaak of gevolg) zich (deels) af op de (hoofd-)infrastructuur?⁶

Worden deze 2 vragen bevestigend beantwoord, dan kan een MIT-verkenning worden gestart.

Het is ook mogelijk dat verkennende studies door anderen gestart een vervolg krijgen in de MIT procedures. Dergelijke initiatieven van derden (waaronder marktpartijen) of regionale verkenningen kunnen dan zijwaarts als planstudie het MIT-proces instromen.

b Doel van de spelregels

Doel van de spelregels is om het proces te schetsen dat een MIT-project doorloopt, zodat de interne procesgang van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor iedereen navolgbaar is. Het besluitvormingsproces wordt aan de hand van informatiemomenten gestructureerd.

Er worden drie fasen in de besluitvorming over de (infrastructuur-)projecten onderscheiden, te weten: verkenning, planstudie en realisatie. De totale procesgang van een project heeft een vijftal beslismomenten. Het proces werkt daarbij als een zeef, in plaats van een trechter. Er is geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is.

Met deze structuur wordt beoogd:

- het besluitvormingsproces te structureren d.m.v. informatie eisen voor de beslismomenten
- interne aansturing / opdrachtverlening transparant te maken
- transparantie in het besluitvormingsproces te verschaffen

¹ Op basis van het Besluit Infrastructuurfonds.

² Voor de Kaderwetgebieden Haaglanden, Regionaal Orgaan Amsterdam en Stadsregio Rotterdam is de grens bepaald op € 225 miljoen.

³ De Minister van V&W kan m specifieke gevallen beslissen om een hoger bedrag bij te dragen (naar gelang draagkracht van de regio dan wel het regio overstijgende belang van de oplossingsrichting).

⁴ Voor de aanleg of verbetering van een vaarweg in beheer bij provincie, gemeente of waterschap kan een aanvraag voor een rijksbijdrage worden gedaan ongeacht de hoogte van de totale projectkosten. De reden is dat het aantal vaarwegprojecten te beperkt is om de verdeling van middelen via de GDU in een algemene verdeelsleutel adequaat te kunnen beschrijven.

⁵ In elk geval dient voor deze projecten m de verkenningsfase een kengetallen kosten-baten analyse (KKBA) conform de OEI leidraad (2000) te worden uitgevoerd, resulterend m een Overzicht Effecten Infrastructuur. Voor de planstudiefase vindt uitwerking van meerdere alternatieven plaats in het kader van de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA), conform de OEI leidraad. De resultaten van deze analyse worden gepresenteerd in een OEI.

⁶ Zie noot 1.

- programmering (financiële planning) te faciliteren
- procesbeheersing (tijd/ middelen/ bestuurlijke risico's) in kaart te brengen

c Korte weergave proces

Op basis van een aanmelding van een (toekomstig) verkeers- en vervoerprobleem neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit om het probleem wel of niet op te nemen in de verkenningstabel van het MIT (beslismoment 1). Dit zogeheten intakebesluit heeft de status van een «voorlopige probleemerkenning». Als het probleem in de verkenningstabel opgenomen wordt, erkent de Minister van Verkeer en Waterstaat dat er mogelijk een verkeers- en vervoerprobleem is, of kan ontstaan, dat de moeite waard is om te verkennen, eventueel in combinatie met ontwikkelingen in de direct aansluitende omgeving. Aan de hand van deze verkenning wordt besloten of het probleem en de potentiële oplossingen al dan niet nader moeten worden bestudeerd in de planstudiefase (beslismoment 2). Projecten waarvoor de verantwoordelijkheid bij de regio ligt, worden niet opgenomen in de verkenningstabel; zij stromen eventueel in op het moment van beslismoment 2.

Een positief besluit bij beslismoment 2 (het planstudiebesluit) houdt in dat het probleem, of een initiatief van derden, inclusief de noodzaak om een aantal oplossingen te bestuderen daadwerkelijk door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkend wordt. Het wordt dan als project opgenomen in de planstudietabel van het MIT. Bij een negatief planstudiebesluit wordt de problematiek niet door V&W als een urgent verkeers- en vervoersprobleem erkend.

In de planstudiefase wordt uit de alternatieven de beste oplossing voor het probleem gezocht en wordt, als hierover tussen partijen overeenstemming is bereikt, de uitvoering voorbereid. De planstudiefase richt zich op de planvorming tot en met het beslismoment 3 (tracé- of projectbesluit, afhankelijk van het al dan niet van toepassing zijn van de Tracéwet). Met het nemen van een positief tracé-/projectbesluit spant de Minister van Verkeer en Waterstaat zich bestuurlijk in het project en/of de financiering te zullen realiseren. Ook is veelal nog verdere voorbereiding nodig, voordat de uitvoering daadwerkelijk starten kan. Het project blijft in de MIT-planstudietabel staan tot er voldoende budget beschikbaar is voor de uitvoering van het project. De planstudiefase eindigt wanneer alle voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond en beslismoment 4 (het uitvoeringsbesluit) kan worden genomen.

Met het uitvoeringsbesluit start de uitvoering of wordt – in geval van subsidie – een beschikking verstrekt. In de MIT-realisatietabel staan projecten, die reeds in uitvoering zijn of waarvan de uitvoering in de loop van het begrotingsjaar gestart wordt. Als de uitvoering van het project afgerond is, wordt beslismoment 5 (het opleveringsbesluit) genomen. Bij subsidieverlening vindt dan de eindafrekening plaats. Projecten worden vanaf het opleveringsbesluit niet meer vermeld in het MIT. Het project gaat over naar de beheerfase.

Evaluatie van projecten gebeurt ex ante in de verkenningsfase via het Overzicht Effecten Infrastructuur per project. Evaluatie ex post vindt periodiek plaats over projecten heen, geclusterd naar thema's (b.v. geluid, systematiek etc)¹.

d. Rollen: betrokkenen, initiatiefnemers, beslissers

In het proces van besluitvorming door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn andere partijen nadrukkelijk betrokken. De mate van overeenstemming met die partijen vormt een belangrijk aspect bij de besluitvorming over MIT-projecten door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zij hebben echter geen formele rol in het besluitvormingsproces in

¹ Hiermee wordt invulling gegeven aan de departementale richtlijn voor de Regeling Prestatiegegevens en Beleidsevaluaties, 2002.

het kader van het MIT: de Minister van Verkeer en Waterstaat neemt de uiteindelijke beslissingen.

Het Ministerie van VROM heeft een specifieke rol, omdat de Minister van VROM tracébesluiten meeondertekent (ingevolge Tracéwet). We onderscheiden dan ook wettelijke besluitvorming in het kader van de Tracéwet en MIT-beslismomenten (niet wettelijk). Deze kunnen wel samenvallen. Bij een tracébesluit (voor tracéwet-plichtige projecten) is sprake van wettelijke besluitvorming. Beslismomenten met betrekking tot tracéwet-plichtige projecten worden altijd ingevuld door de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM. De overige beslismomenten worden door de minister van V&W alleen genomen. Er zijn verschillende mogelijke initiatiefnemers die een verondersteld probleem of vraagstuk op het gebied van verkeer en vervoer met een maatschappelijke meerwaarde, kunnen aanmelden, o.a.:

- Rijk (via regionale directie RWS of via VROM of via EU regelgeving bereikt het bestuurskern V&W)
- Decentraal (GS of B&W melden een probleem aan, vaak via beheerders als RWS en Prorail.)
- Anderen (belangen-/bewonersgroepen/ marktpartijen) starten een probleemverkenning

Initiatiefnemers van projecten op het terrein van regionale en lokale infrastructuur zijn in principe gedeputeerde staten, dagelijkse besturen van een regionaal openbaar lichaam en/of colleges van burgemeester en wethouders.

Opgemerkt dient te worden dat het probleem/project door een andere partij dan de initiatiefnemer signaleerd kan worden en dat de rol van initiatiefnemer kan verschuiven in de verschillende fasen, afhankelijk van de verantwoordelijkheid voor het gedefinieerde probleem en/of de voorgestelde oplossingen. Uiteindelijk draagt de initiatiefnemer zorg voor het aanleveren van de benodigde informatie ten behoeve van de beslismomenten. De bestuurskern van Verkeer en Waterstaat bereidt de beslismomenten voor. De feitelijke planvorming en uitvoering kan in handen zijn van een andere partij dan de initiatiefnemer, bij voorbeeld een marktpartij. Bij spoorwegaanleg voert doorgaans ProRail de voorbereidingen en de realisatie uit in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

II de verkenningfase «het waarom?»¹

Karakter

Het MIT-proces is zo gestructureerd zodat politieke besluitvorming steeds gericht kan plaatsvinden. De eerste fase (de verkenning) draagt daar sterk aan bij. Een verkenning werkt als een «verdeelstation» bij het benutten van een waaier aan mogelijkheden om onderzochte problematiek aan te pakken. Het is daarbij belangrijk te voorkomen dat een verkenning in inhoud en tijd uitdijt. De verkenning moet «lean and mean» blijven; het gaat om een eerste oriënterende studie die bij voorkeur binnen één jaar afgerond zou moeten worden. Om maatwerk te kunnen bieden wordt de termijn per opdrachtverlening nader bepaald.

De vraag of er een probleem is en waarom, staat in deze fase centraal. Een verkenning omvat het doorlopen van een proces, inclusief het opstellen van een rapport (product), waarin een (toekomstig) verkeer- en vervoerprobleem wordt geanalyseerd vanuit de verschillende invalshoeken. Daarbij worden mogelijke en kansrijke oplossingsrichtingen voor het specifieke gebied in beeld gebracht, de verantwoordelijkheden van de diverse betrokkenen geschetst en wordt onderzocht of, en zo ja hoe, de markt bij de probleemoplossing kan worden betrokken. Op basis van de

¹ Zie voor een nadere uitwerking tevens de Werkwijzer MIT-verkenning Nieuwe Stijl, 2002.

problematiek en de oplossingsrichtingen wordt beslist of, hoe en door wie deesignaleerde problematiek het beste kan worden aangepakt.

Doel

Het doel van een verkenning is de Minister van V&W in staat stellen om een zorgvuldige beslissing te nemen over (1) wel/niet erkennen van de problematiek, (2) welke oplossingsrichtingen wel/niet relevant zijn en (3) de noodzaak om wel/niet een aantal (infrastructurele) oplossingrichtingen te bestuderen in een MIT-Planstudie en (4) welk indicatief investeringsbedrag (het «financiële kader») hiervoor wordt opgenomen in het kader van het MIT.

De verkenningfase wordt afgebakend door twee beslismomenten. Bij een positief intakebesluit (beslismoment 1) start het MIT-proces doordat de Minister van Verkeer en Waterstaat besluit een mogelijk (toekomstig) verkeers- en vervoerprobleem in de verkenningentabel van het MIT op te nemen. Vervolgens wordt dan, bij het planstudiebesluit (beslismoment 2), besloten of het project wel of niet doorgaat naar de planstudiefase en op basis van welke uitgangspunten, bijvoorbeeld ten aanzien van de inschaling van de markt.

BESLISMOMENT 1 intakebesluit

De afweging of een mogelijk (toekomstig) verkeers- en vervoerprobleem al dan niet in de verkenningentabel van het MIT opgenomen wordt, mondt uit in een intakebesluit. De afweging vindt plaats tegen de achtergrond van het vigerend nationaal verkeers- en vervoerplan en de in de begroting aangegeven beleidsaccenten. De Minister van Verkeer en Waterstaat beslist over opname van een mogelijk probleem in het MIT. Er is dan sprake van een voorlopige probleemerkening. De Minister geeft zo prioriteit aan een verkenning van het aangemelde probleem, maar committeert zich nog niet. Opname in het MIT biedt ook geen garantie dat het project te zijner tijd wordt uitgevoerd of dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zal bijdragen in de financiering.

Het aanmelden van problemen kent geen vaste jaarlijkse cyclus, zoals het MIT, maar kan over het gehele jaar plaatsvinden. Indien de Minister van Verkeer en Waterstaat het probleem voorlopig erkent, kan gestart worden met de verkenningfase. Het probleem wordt in het eerstvolgende MIT opgenomen in de verkenningentabel. In de aanmelding moet in ieder geval de informatie gegeven worden zoals aangegeven in het bijgaande schema:

Informatieprofiel bij MIT-beslismoment 1 (positief dan wel negatief intakebesluit)

Probleemomschrijving

De aanleiding en een eerste inschatting van de omvang en het schaalniveau, de urgentie en de verwachte ontwikkelingen.

Aandachtspunten hierbij zijn: is het primair een verkeers- en vervoersprobleem; is het primair van (inter)nationaal, regionaal of lokaal belang, en de onderlinge samenhang van hoofd- en onderliggende infrastructuur. Duid het onderscheid aan tussen capaciteitsknelpunten op het bestaande net (vraag) of tekortschietend aanbod.

Relatie met beleid en gehanteerd beleidsmatig referentiekader

Aandachtspunten: hoe verhoudt de mogelijke aanpak van het probleem zich tot de prioriteiten en accenten die worden gegeven in vigerend kabinetsbeleid

Betrokken partijen

Dit betreft: wie is initiatiefnemer en een eerste inschatting van probleemhebbers, -veroorzakers, -oplossers, gebruikers en andere belanghebbenden, inclusief betrokkenheid van andere departementen, andere overheden en private partijen. Aandachtspunt: mogelijke meerwaarde van een participatie van marktpartijen op grond van creativiteit, concept en uitvoering, integrale aanpak projectontwikkeling.

Wanneer moet het verkenningrapport gereed zijn.

Aandachtspunt: voorkomen dat een verkenning in inhoud en tijd uitdijt. Een verkenning dient bij voorkeur binnen één jaar afgerond te zijn; die termijn wordt per opdrachtverlening op maat bepaald.

Procedure

Wie heeft welke rol, taken en verantwoordelijkheden. Aandachtspunten: randvoorwaarden voor publiek-publieke samenwerking, inclusief kostenverdeling

BESLISMOMENT 2 wel of geen (opdracht) planstudie

Op basis van de uitkomsten van de verkenning wordt een besluit genomen of een probleem al dan niet in de planstudietabel opgenomen wordt. Er zijn in dat verband twee mogelijkheden.

De eerste is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het probleem of de meerwaarde van het initiatief van derden definitief erkent en daarmee besluit een planstudie uit te (laten) voeren om de oplossingen nader te bestuderen¹

De tweede mogelijkheid is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het probleem of de meerwaarde van het initiatief van derden niet erkent of het vraagstuk onvoldoende urgent verklaart. Het wordt dan niet langer in het MIT opgenomen.

De vraag wat het oplossen van de problematiek V&W waard is speelt sterk mee met de afweging bij beslismoment 2. Tevens moet er uitzicht zijn op (een substantieel deel van) de financiering van de oplossingsrichting. Om de besluitvorming te faciliteren is inzicht in de effecten en kosten van oplossingsrichtingen onontbeerlijk. Daartoe is het format Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) bij MIT verkenningen ontwikkeld. Naast een effectenoverzicht is echter ook andere informatie relevant, zoals politiek bestuurlijke voorkeuren en (interdepartementale) standpunten m.b.t. de oplossingen. Het doel van de informatie is met name kaf van koren te kunnen scheiden en een afweging op hoofdlijnen mogelijk te maken. Het informatieprofiel (geldig voor alle modaliteiten) is in bijgaand schema opgenomen:

Informatieprofiel bij MIT-beslismoment 2 (wel of geen opname in MIT-planstudietabel)

Probleemanalyse

Problematiekomschrijving:

Dit betreft: de aanleiding, achterliggende oorzaken, ruimtelijk schaalniveau, koppeling problemen-oorzaken -betrokkenen -schaalniveau, probleemomvang in termen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, kwaliteit van de leefomgeving, (economische) ontwikkelingen en tendensen.

Aandachtspunten zijn: kwaliteit van informatie m.b.t. volledigheid, consistentie, gehanteerde uitgangspunten en aannames (prognoses, gehanteerde planhorizon); is het van (inter)nationaal, regionaal of lokaal belang; robuustheid problematiek; urgentie probleem-aanpak.

Onderscheid tussen capaciteitsknelpunt op bestaande net of tekortschietend aanbod.

Relatie met beleid en gehanteerd beleidsmatig referentiekader

Aandachtspunten: past het probleem en/of de meerwaarde van het initiatief van derden binnen de prioriteiten en accenten in het vigerend beleid?

Tijdshorizon

Wanneer speelt het probleem? Aandachtspunten zijn: relatie tussen termijn waarop de oplossing voltooid moet zijn en moment waarop opdracht voor planstudie of ander vervolg nodig is.

¹ De planstudie voor een regionaal project gebeurt met in opdracht van de minister. Het regionaal bestuur beslist zelf over het al dan niet laten uitvoeren van een planstudie. De beslissing van de minister houdt in dat de minister voldoende basis ziet voor opname van het project in de planstudietabel. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als de eventuele planstudie tracéwet-plichtig is.

Betrokken partijen, inclusief de mate van bereidheid tot medewerking aan een mogelijke oplossing

Dit betreft: aanmelder (initiatiefnemer), probleemhebbers, -veroorzakers, -oplossers, -gebruikers, andere belanghebbenden. Aandachtspunten zijn: bepaling probleemoplosser aan de hand van verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden, instanties e.d..inventarisatie publiek-publieke samenwerking. Er dient een inventarisatie plaats te vinden of en op welke wijze marktpartijen kunnen participeren en de verwachte meerwaarde daarvan.

Politiek en bestuurlijk draagvlak

Aandachtspunten zijn: draagvlak voor aanpak probleem, realisatiekans op termijn.

Oplossingsrichtingen

Beschrijving van de oplossingsrichtingen.

Daarvoor op hoofdlijnen inzicht in:

- bereikbaarheid (directe effecten), zoals uitgedrukt in effect op betrouwbaarheid, effecten op vervoersomvang, effect op de reistijd, effect op het gebied/ ruimte, economische effecten.

- Veiligheid, zoals verkeersveiligheid en externe veiligheid.

- Kwaliteit leefomgeving, zoals luchtkwaliteit, geluid, natuur en water.

- Kosten en opbrengsten, zoals investering (raming op verkenningniveau), beheer en onderhoud en exploitatie.

Aandachtspunten: gebruik indicatoren die hiervoor (bv voor spoor in concessies) zijn geïdentificeerd. Het gaat hierbij om «gevoel voor de bal» en niet om de cijfers achter de komma.

De *meest kosteneffectieve variant* bepaalt voor regionale projecten of een oplossingsrichting boven of onder de GDU grens uitkomt, en bepaalt tevens de maximale rijksbijdrage¹.

Integraliteit van de oplossingsrichting Mogelijke beheersrisico's zoals tijd, geld, bestuurlijk commitment etc.. Aandachtspunt: beheersing van die risico's.

Politiek bestuurlijke voorkeur en (interdepartementale) standpunten m.b.t. de oplossingen.

Aandachtspunten zijn: draagvlak oplossingen, realisatiekans haalbaarheid.

III De Planstudiefase «het wat en hoe»

Na een positief besluit een planstudie te starten, op basis van een MIT-verkenning of op basis van een verkenning waarvoor een andere partij dan Verkeer en Waterstaat initiatiefnemer is geweest («zijdelingse instroom»), start de planstudiefase.

De planstudie bestaat uit twee delen: de planvorming tot en met het tracé of projectbesluit en de voorbereiding van de uitvoering. In een opdrachtbrief wordt onder andere op maat bepaald hoe lang de planstudie kan duren. Er is ook in deze fase veel aandacht voor efficiency door het stroomlijnen van diverse procedures.

In deze fase wordt de vraag beantwoord wat er moet gebeuren om het verkeers- en vervoerprobleem aan te pakken, en waar en hoe dat moet gebeuren (de tracé of locatiekeuze). De beschrijving van het probleem of het initiatief van derden wordt nader gedetailleerd en de oplossingsrichtingen worden uitgewerkt in alternatieven, inclusief mogelijkheden benuttings- /verkeersmanagementalternatieven. Per alternatief worden de verwachte effecten in beeld gebracht en beoordeeld ten opzichte van de situatie dat er geen maatregelen getroffen worden. Dat laatste is het referentie alternatief: op basis van vaststaand beleid en autonome ontwikkelingen.

Dit deel wordt afgesloten met beslismoment 3, waarbij ook het referentie alternatief (niets extra doen) een keuzealternatief is.

¹ De meest kosteneffectieve variant is een sobere variant die 80 % van de prestaties levert t o v de voorkeursvariant De maximale rijksbijdrage is de prijs van de meest kosten effectieve variant minus het drempelbedrag van 112,5 of 225 mln euro.

Wanneer een project onder de Tracéwet valt (zie artikel 2 van de Tracéwet), wordt gesproken van een trajectnota en tracébesluit. In alle andere gevallen is er sprake van een projectnota en projectbesluit. Bij projecten die een tracéwet-procedure moeten doorlopen, is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat initiatiefnemer¹. Bij projecten op het gebied van regionale en lokale infrastructuur wordt een planstudie uitgevoerd door of in opdracht van de initiatiefnemer (de verantwoordelijke bestuurders). Om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage moet een planstudie voldoen aan de eisen in dit spelregelkader.

Alle tracéwet-plichtige projecten zijn tevens m.e.r.-plichtig. Bij projecten die Tracéwetplichtig zijn en daarom een milieueffectrapportage (m.e.r.) moeten doorlopen, vormt de startnotitie het begin van de planstudie. De m.e.r.-plicht voor activiteiten wordt geregeld in het Besluit m.e.r. 1994. De uitkomsten van de in de vorige fase uitgevoerde verkenning worden ingebracht in de startnotitie.

Bij tracéwet-plichtige projecten wordt op basis van de verkenning, de startnotitie en de richtlijnen een trajectnota/MER opgesteld². Aan de hand van die trajectnota/MER, en inspraak en de adviezen hierover wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat een standpunt over het voorkeurs-tracé bepaald. Dit gebeurt in overeenstemming met de Minister van VROM. Om de ruimte voor optimalisatie door de markt niet onnodig te beperken, moet het standpunt niet meer bevatten dan het aangeven van het voorkeursalternatief en reactie geven op inspraak en advies. Vervolgens wordt een ontwerp-tracébesluit genomen, waarin meer gedetailleerd dan in het standpunt en de trajectnota beschreven staat wat er gaat gebeuren. Daarna wordt op basis van de inspraak, advies en de reacties het tracébesluit vastgesteld³. Het tracébesluit moet niet meer vastleggen dan uit een oogpunt van rechtsbescherming voor de burger noodzakelijk is (vergelijkbaar met een bestemmingsplan). Het nemen van een tracé- of projectbesluit is mede afhankelijk van het uitzicht op (een substantieel deel van) de financiering van het project.

Na het tracé-/projectbesluit wordt de uitvoering van het project nader uitgewerkt («hoe»). Het gaat hierbij om het detailleren van het plan van aanpak van de realisatie, de planologische inpassing, de grondverwerving en het verkrijgen van vergunningen. Deze activiteiten eindigen in het uitvoeringsbesluit (beslismoment 4) waarmee het project over gaat van de planstudietabel naar de realisatietabel van MIT.

In zowel het eerste als het tweede deel van de planstudiefase kan de markt een belangrijke rol spelen. Indien bij de verkenning is gebleken dat van een vroege marktbetrokkenheid maatschappelijke meerwaarde is te verwachten kan de markt al in deze fase worden gevraagd om mee te denken over de planvorming. Er wordt dan een functioneel programma van eisen in de markt gezet, waarbij het tracé nog niet tot op detailniveau is uitgewerkt.

Een positief realisatiebesluit markeert het einde van de planstudiefase. Deze beslissing kan alleen worden genomen indien er voldoende middelen beschikbaar zijn.

In een opdrachtbrief wordt op maat bepaald hoe lang de planstudie kan duren. Er is ook in deze fase veel aandacht voor efficiency door het stroomlijnen van diverse procedures.

Voor de verschillende vervoerswijzen wordt op de volgende manier inhoud gegeven aan beslismoment 3:

¹ Hier geldt een uitzondering voor die hoofdvaarwegen, die in het beheer zijn van decentrale overheden.

² Tussen verkenningsrapport en startnotitie kan aanvullende informatie worden ingevuld (bv verkregen uit marktconsultatie of bestuurlijk overleg).

³ Voor het overzicht, zie tevens de uitklap-brochure «Tracé/ m e r Procedure Verloop».

HOOFDWEGENNET beslismoment 3: tracé-/projectbesluit

Het tracé- of projectbesluit markeert de grens tussen de afronding van de planvorming en de voorbereiding van de uitvoering. Wanneer een project onder de Tracéwet valt (zie artikel 2 van de Tracéwet), wordt gesproken van een trajectnota en tracébesluit. In alle andere gevallen is er sprake van een projectnota en projectbesluit.

De Tracéwet en m.e.r.-plicht zijn voor hoofdwegen van toepassing bij:

- aanleg van een hoofdweg
- reconstructie, uitbreiding of andere veranderingen van een hoofdweg (of autosnelweg of autoweg) in het geval van:
 - verbreding van een weg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt, of
 - ombouw van een weg tot een autosnelweg.

Daarbij wordt onder een hoofdweg verstaan een weg, waarvoor een verbinding is aangegeven op de kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen in het vigerend nationaal verkeer en vervoerplan.

Met een positief tracé-/projectbesluit committeert de Minister van Verkeer en Waterstaat zich tot een bestuurlijke inspanning om de gekozen oplossing te zijner tijd te realiseren. Het tracé-/projectbesluit is mede afhankelijk van uitzicht op de financiering van het project.

INFORMATIEPROFIEL BIJ BESLISMOMENT 3: HOOFDWEGENNET

Bij beslismoment 3 (tracé / projectbesluit) moet in ieder geval de volgende informatie gegeven worden:

Probleemanalyse

Dit betreft een detaillering van de probleemanalyse: onderscheid verkeersstromen naar lokaal, regionaal en doorgaand verkeer, inclusief onderscheid naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving.

Aandachtspunten zijn vereisten uit: opdracht tot planstudie, de richtlijnen voor het MER en het vigerend nationaal verkeer en vervoerplan (zoals de relaties op het verkeersnetwerk (HWN – OWN) en betrouwbaarheid)

Betrokken partijen / draagvlak

Detaillering en onderscheid partijen: probleemhebbers, probleemveroorzakers, probleemoplossers, gebruikers, en andere belanghebbenden.

Bepalen draagvlak, dit betreft politieke en bestuurlijke voorkeur en standpunten oplossing, relaties met ruimtelijke ordening, milieu en economie inclusief interdepartementale standpunten.

Aandachtspunten: bepalen probleemoplosser aan de hand van verdeling verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden, instanties, etc.. Draagvlak oplossingen, realisatiekansen op termijn. Tijdige afspraken, tussen belanghebbende (publieke en private) partners, met name met betrekking tot de kostenverdeling,

Resultaten «marktscan».

Hierbij wordt een indicatie gegeven van met Publiek-Private-Samenwerkingsconstructies (PPS) te behalen maatschappelijk en financieel rendement. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van het Public Private Comparator (PPC) instrumentarium¹. Ook worden hierbij de mogelijkheden van integrale gebiedsontwikkeling geïndiceerd. Tenslotte zal worden aangegeven welke aanbestedingsvorm de voorkeur verdient.

Alternatieven

Dit betreft: voorkeursalternatief, mogelijkheden benuttingalternatief (incl. verkeersmanagement) mogelijkheden referentie alternatief, de effecten van de verschillende alternatieven voor: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefomgeving (woon- en leefmilieu, natuur en landschap), ruimtegebruik en economische effecten. Inzicht in benodigde maatregelen in verband met effecten.

Aandachtspunten: oplossend vermogen alternatieven (verkeerskundige gevolgen, milieu-

¹ PPC is een instrument dat inzicht geeft in de mogelijke financiële meerwaarde van een PPS uitvoering door deze uitvoering te vergelijken met een publieke aanpak.

effecten, ruimtebeslag), uitvoering watertoets.

Tijd

Dit betreft: tijdshorizon van probleem en oplossing, de mijlpalen en tijdsplanning.

Aandachtspunt: afwegen wanneer oplossing uiterlijk gereed moet zijn waarbij de termijn waarop de oplossing effectief zal zijn in verhouding staat tot de omvang van de oplossingsrichting, bepalen wanneer middelen beschikbaar moeten zijn en in welk tempo voorbereiding en uitvoering moeten plaatsvinden, mede in relatie met eventuele wettelijke termijnen (zoals artikel 18 Tracéwet), faseringsmogelijkheden.

Kosten

Kostenraming van alternatieve oplossingen, kosteneffectiviteit (oplossingen en maatregelen, financiering, inclusief life cycle kosten/beheer & onderhoudskosten en risico's).

Voordat het besluit tot uitvoering kan worden genomen, dient de technische en procedurele voorbereiding afgerond te zijn en het project voor uitvoering gereed te zijn¹ Eventueel blijft het project in de planstudietabel van het MIT staan, totdat in de financiering voorzien is en de uitvoering daadwerkelijk starten kan.

HET LANDELIJK SPOORWEGNET: beslismoment 3: tracé-/projectbesluit

Het tracé- of projectbesluit markeert de grens tussen de afronding van de planvorming en de voorbereiding van de uitvoering. Wanneer een project onder de Tracéwet valt (zie artikel 2 van de Tracéwet), wordt gesproken van een trajectnota en tracébesluit. In alle andere gevallen is er sprake van een projectnota en projectbesluit.

De Tracéwet en m.e.r.-plicht zijn, wat werken aan het spoor betreft, van toepassing op:

- de aanleg van een landelijke railweg
- een wijziging van een landelijke railweg, bestaande uit:
 - een uitbreiding met 2 of meer sporen gelegen in een natuurgebied
 - meer dan 500 m nieuwe spoorbaan op meer dan 25 m van de bestaande vandaan
 - het realiseren van spoorwegbouwkundige bouwwerken in een natuurgebied.

Met een positief tracé-/projectbesluit committeert de Minister van Verkeer en Waterstaat zich tot een bestuurlijke inspanning om de gekozen oplossing te zijner tijd te realiseren. Het tracé-/projectbesluit is mede afhankelijk van uitzicht op de financiering van het project. Het bijgaand schema geeft het informatieprofiel voor beslismoment 3.

INFORMATIEPROFIEL BIJ BESLISMOMENT 3: LANDELIJKE SPOORWEGNET

Bij beslismoment 3 (tracé / projectbesluit) moet in ieder geval de volgende informatie gegeven worden:

Probleemanalyse

Dit betreft een detaillering van de probleemanalyse: onderscheid verkeersstromen naar lokaal, regionaal en doorgaand verkeer, inclusief onderscheid naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving.

Aandachtspunten zijn vereisten uit: opdracht tot planstudie, de richtlijnen voor het MER en het vigerend nationaal verkeer en vervoerplan (zoals de relaties op het verkeersnetwerk (HWN – OWN) en betrouwbaarheid)

Betrokken partijen / draagvlak

Detaillering en onderscheid partijen: probleemhebbers, probleemveroorzakers, probleemoplossers, gebruikers, en andere belanghebbenden.

Bepalen draagvlak, dit betreft politieke en bestuurlijke voorkeur en standpunten oplossing, relaties met ruimtelijke ordening, milieu en economie inclusief interdepartementale standpunten. Aandachtspunten: te behalen maatschappelijk en financieel rendement met

¹ Door de opdrachtgever wordt bij het bekendmaken van het trace/projectbesluit gespecificeerd welke voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.

Publiek-Private-Samenwerkingsconstructies (PPS)

Tijdige afspraken, tussen belanghebbende (publieke en private) partners, met name met betrekking tot de kostenverdeling

Oplossing

- een studie die laat zien dat er sprake is van een reëel optredende vervoersgroei, die niet verder via een andere vorm van exploiteren (homogeniseringsmaatregelen) is op te lossen
- diverse alternatieven voor capaciteitsvergroting, inclusief benutting, en mogelijkheden referentie alternatief
- effecten per alternatief: vervoerscapaciteit, reistijd, vervoersomvang, betrouwbaarheid, leefomgevings-effecten, veiligheidseffecten, exploitatiekosten
- afweging, leidend tot een voorkeursoplossing

Tijd

Dit betreft: tijdshorizon van probleem en oplossing, de mijlpalen en tijdsplanning.

Aandachtspunt: afwegen wanneer oplossing uiterlijk gereed moet zijn waarbij de termijn waarop de oplossing effectief zal zijn in verhouding staat tot de omvang van de oplossingsrichting, bepalen wanneer middelen beschikbaar moeten zijn en in welk tempo voorbereiding en uitvoering moeten plaatsvinden, mede in relatie met eventuele wettelijke termijnen (zoals artikel 18 Tracéwet), faseringsmogelijkheden.

Kosten

Kostenraming van alternatieve oplossingen, kosteneffectiviteit (oplossingen en maatregelen, financiering, inclusief life cycle kosten/beheer & onderhoudskosten en risico's).

Voordat het besluit tot uitvoering kan worden genomen, dient de technische en procedurele voorbereiding afgerond te zijn en het project voor uitvoering gereed te zijn. Eventueel blijft het project in de planstudietabel van het MIT staan, totdat in de financiering voorzien is en de uitvoering daadwerkelijk starten kan.

(HOOFD)VAARWEGENNET BESLISMOMENT 3 tracé-/projectbesluit

Het tracé-/projectbesluit markeert de grens tussen de afronding van de planvorming en de voorbereiding van de uitvoering.

De Tracéwet en m.e.r.-plicht is van toepassing op de aanleg of wijziging van hoofdvaarwegen voorzover:

- het ruimteoppervlak met twintig procent of meer toeneemt;
- de vaarweg structureel wordt verdiept met een grondverzet van meer dan 5 miljoen m³;
- de hoofdvaarweg (rivier) wordt verlegd en de verlegging van het zomerbed 50 hectare en meer beslaat.

Daarnaast is de m.e.r.-plicht van toepassing op de aanleg of wijziging van andere waterwegen dan hoofdvaarwegen voorzover deze kunnen worden bevaren met schepen van 1350 ton of meer.

Een hoofdvaarweg is een vaarweg die is aangegeven op de kaart van indicatieve en limiatieve hoofdverbindingen in een vigerend nationaal verkeers- en vervoerplan.

Wanneer een project niet onder de Tracéwet valt, wordt gesproken over een projectbesluit. Met een positief tracé-/projectbesluit committeert de minister van Verkeer en Waterstaat zich tot een bestuurlijke inspanning om de gekozen oplossing te zijner tijd te realiseren. Het tracé-/projectbesluit is mede afhankelijk van uitzicht op de financiering van het project.

INFORMATIEPROFIEL BIJ BESLISMOMENT 3 (HOOFD)VAARWEGENNET

Probleemanalyse

Dit betreft een detaillering van de probleemanalyse: onderscheid goederenstromen naar lokaal, regionaal en doorgaand verkeer, modaliteiten, verkeersaanbod versus beschikbare capaciteit, scheepstypen, recreatievaart en veiligheid. Aandachtspunten zijn: relatie met richtlijnen, bijv. Commissie Vaarwegbeheerders, beleidsnormen (capaciteits- en congestie-normen goederenvervoer, verkeersveiligheid, verkeersstromen in relatie tot beleid(s)-accenten).

Betrokken partijen / draagvlak

Detaillering en onderscheid partijen inclusief onderverdeling naar lokaal, regionaal en doorgaand verkeer: probleemhebbers, probleemveroorzakers, probleemoplossers, gebruikers, en andere belanghebbenden.

Bepalen draagvlak, dit betreft politieke en bestuurlijke voorkeur en standpunten oplossing, relaties met ruimtelijke ordening, milieu en economie inclusief interdepartementale standpunten.

Aandachtspunten: bepalen probleemoplosser aan de hand van verdeling verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden, instanties, etc. Draagvlak oplossingen, realisatiekansen op termijn. Tijdige afspraken, tussen belanghebbende (publieke en private) partners, met name met betrekking tot de kostenverdeling.

Alternatieven

Dit betreft: voorkeursalternatief, mogelijkheden referentie alternatief, de effecten van de verschillende alternatieven voor: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefomgeving (woon- en leefmilieu, natuur en landschap), aanleg- en onderhoudskosten, ruimtegebruik en (vervoers-)economische effecten. Inzicht in benodigde maatregelen in verband met effecten. Aandachtspunten: oplossend vermogen alternatieven (verkeerskundige gevolgen, milieueffecten, ruimtebeslag), uitvoering watertoets. Referentie alternatief aangevuld met andere maatregelen (zoals verkeersgeleiding).

Tijd

Dit betreft: tijdshorizon van probleem en oplossing, de mijlpalen en tijdsplanning.

Aandachtspunt: afwegen wanneer oplossing uiterlijk gereed moet zijn waarbij de termijn waarop de oplossing effectief zal zijn in verhouding staat tot de omvang van de oplossingsrichting, bepalen wanneer middelen beschikbaar moeten zijn en in welk tempo voorbereiding en uitvoering moeten plaatsvinden, mede in relatie met eventuele wettelijke termijnen (zoals artikel 18 Tracéwet), faseringsmogelijkheden.

Politieke en bestuurlijke voorkeur en standpunten oplossing.

Aandachtspunt: Realisatiekansen op termijn.

Kosten

Kostenraming van alternatieve oplossingen, kosteneffectiviteit (oplossingen en maatregelen, financiering, inclusief life cycle kosten/beheer & onderhoudskosten en risico's).

Grote regionale projecten: beslismoment 3: projectbesluit

Voor grote regionale projecten zijn de regionale bestuurders verantwoordelijk; zij stellen dan ook de uit te werken oplossing / het tracé vast. Overigens is de Tracéwet niet van toepassing op regionale en lokale infrastructuur.

De beslissing van het rijk om bij te dragen aan de kosten van een oplossingsrichting is gebaseerd op de meest kosteneffectieve variant. Het doel van de eerste fase van de planstudie is dan ook om diverse varianten te onderzoeken waaronder ook de meest kosteneffectieve variant, om te komen tot een voorkeursvariant¹. De minister van Verkeer en Waterstaat neemt een projectbesluit op basis van een voorstel van de regio, en beslist daarmee of en zo ja voor welk bedrag het rijk bijdraagt.

Met een positief projectbesluit committeert de Minister van Verkeer en Waterstaat zich tot een bestuurlijke inspanning om de bijdrage te zijner tijd ter beschikking te stellen. Daarbij speelt de vraag wat het Verkeer en Waterstaat waard is om aan die oplossingsrichting bij te dragen een rol. Het projectbesluit is mede afhankelijk van uitzicht op de (regionale) finan-

¹ Zie hiervoor het Beleidskader regionale/lokale infrastructuurprojecten (november 2001).

ciering van het project, en van het belang van het project afgewogen tegen andere projecten.

Bij beslismoment 3 (projectbesluit) moet in ieder geval de volgende informatie door de regio gegeven worden:

INFORMATIEPROFIEL BIJ BESLISMOMENT 3: grote regionale projecten

Probleem

Detailtering van probleembeschrijving (aanleiding, oorzaken, schaalniveau, urgentie). Onderscheid verkeersstromen naar lokaal, regionaal en doorgaand verkeer, conform NVVP / PVVP/ RVVP.

Betrokken partijen / draagvlak

Detailtering en onderscheid partijen: probleemhebbers, probleemveroorzakers, probleemoplossers, gebruikers, en andere belanghebbenden.

Bepalen draagvlak, dit betreft politieke en bestuurlijke voorkeur en standpunten oplossing, relaties met ruimtelijke ordening, milieu en economie.

Tijdige afspraken, tussen belanghebbende (publieke / private) partners, met name met betrekking tot de kostenverdeling

Oplossing/ alternatieven

- effecten in beeld relatief t.o.v. de situatie, dat er geen maatregelen getroffen worden (nul-optie)
- een studie die de meest kosteneffectieve variant in beeld brengt
- voorkeursalternatief, dat ten minste dezelfde effecten (functionaliteit) moet hebben als de meest kosteneffectieve variant.
- effecten per variant: vervoerscapaciteit, reistijd, vervoersomvang, betrouwbaarheid, omgevings- effecten (woon- en leefmilieu, natuur en landschap), ruimtegebruik, veiligheidseffecten. exploitatiekosten

Tijd

Dit betreft: tijdshorizon van probleem en oplossing, de mijlpalen en tijdsplanning.

Aandachtspunt: bepalen wanneer middelen beschikbaar moeten zijn en in welk tempo voorbereiding en uitvoering moeten plaatsvinden, faseringsmogelijkheden.

Kosten

Kostenraming van alternatieve oplossingen, kosteneffectiviteit (oplossingen en maatregelen, inclusief life cycle /beheer & onderhoudskosten en risico's). Er dient zicht te zijn op de beschikbaarheid van een substantieel deel van de middelen.

Voordat het besluit wordt genomen om subsidie ter beschikking te stellen (beslismoment 4), dient de technische en procedurele voorbereiding afgerond te zijn en het project voor uitvoering gereed te zijn. De eigen bijdrage uit de regio moet (bestuurlijk) geregeld zijn. De projectbeschrijving en definitief ontwerp moeten bekend zijn, evenals exploitatiegegevens en vervoerwaarde.

Het project blijft in de planstudietabel van het MIT staan, totdat in de financiering voorzien is en de beschikking daadwerkelijk kan worden verstrekt.

IV de realisatiefase: «het wanneer»

Ten behoeve van het besluit tot uitvoering/afgeven beschikking (beslismoment 4) wordt de vraag actueel wanneer het project in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan worden opgenomen. Indien voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, kan een positief besluit over de start van de uitvoering genomen worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij een Tracéwet-plichtig project dient binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit met de uitvoering te zijn begonnen Wanneer er aparte afspraken met marktpartijen eerder in het proces zijn gemaakt worden deze bij een uitvoeringsbesluit bekrachtigd.

HOOFDWEGENNENET

BESLISMOMENT 4 uitvoeringsbesluit bij hoofdwegen

Bij dit besluit start de daadwerkelijke uitvoering en worden projecten definitief gegund. Alle procedures dienen nu te zijn afgerond, het project kan binnen de afgesproken kaders (scope, uitvoeringsperiode inclusief jaar van oplevering, en taakstellend budget) worden uitgevoerd. Eventuele beheersrisico's zijn benoemd.

De uitvoering kan alleen starten indien er in de begroting daadwerkelijk middelen beschikbaar zijn. Als er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn om met de uitvoering te beginnen, komt het project tijdelijk¹ «in de wacht» te staan in de planstudiefase. Bij een Tracéwet-plichtig project dient binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit met de uitvoering te zijn begonnen.

Informatieprofiel bij beslismoment 4 bij hoofdwegen

Afspraken over de scope van een project (budget, planning etc.) worden vastgelegd².

Beheersrisico's zijn benoemd Randvoorwaarden voor voorlopige gunning dienen te zijn voldaan.

BESLISMOMENT 5 oplevering bij hoofdwegen

Bij het hoofdwegennet wordt het project bij het beslismoment 5 officieel opgeleverd aan de opdrachtgever voor gebruik. Het project wordt niet meer vermeld in het MIT. Het project wordt vervolgens (duurzaam) beheerd.

Bij beschikbaarheidsvergoedingen, die beginnen na ingebruikname, lopen de financiële verplichtingen nog een langere periode door. Dit blijft in de begroting zichtbaar. Hetzelfde geldt voor langdurige kwaliteitsverplichtingen, waarin wordt voorzien in beheer en onderhoud. Voor subsidies vindt nu de eindafrekening plaats.

Landelijk spoorwegnet

BESLISMOMENT 4 uitvoeringsbesluit bij landelijk spoorwegnet

Alle procedures dienen nu te zijn afgerond, het project kan binnen de afgesproken kaders (scope, uitvoeringsperiode inclusief jaar van oplevering, en taakstellend budget) worden uitgevoerd. Eventuele beheersrisico's zijn benoemd.

De uitvoering kan alleen starten indien er in de begroting daadwerkelijk middelen beschikbaar zijn. Als er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn om met de uitvoering te beginnen, komt het project tijdelijk³ «in de wacht» te staan in de planstudiefase. Bij een Tracéwet-plichtig project dient binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit met de uitvoering te zijn begonnen.

Informatieprofiel bij beslismoment 4 landelijk spoorwegnet

Afspraken over de scope van een project (budget, planning etc.) worden vastgelegd⁴.

Beheersrisico's zijn benoemd.

Randvoorwaarden voor voorlopige gunning dienen te zijn voldaan.

¹ Er is in de Tracéwet (art 18), een maximum van drie jaar voorzien, binnen die periode na het van kracht worden van het planstudiebesluit moeten de middelen beschikbaar zijn.

² Zie daarvoor ook draaiboeken bij RWS en ProRail waarin opdrachtverlening wordt gespecificeerd.

³ Er is in de Tracéwet (art 18), een maximum van drie jaar voorzien, binnen die periode na het van kracht worden van het planstudiebesluit moeten de middelen beschikbaar zijn.

⁴ Zie daarvoor ook draaiboeken bij RWS en ProRail waarin opdrachtverlening wordt gespecificeerd.

BESLISMOMENT 5 oplevering bij landelijk spoorwegnet

Bij het landelijk spoorwegnet wordt het project bij het beslismoment 5 officieel opgeleverd aan de opdrachtgever voor gebruik. Het project wordt niet meer vermeld in het MIT. Het project wordt vervolgens (duurzaam) beheerd.

Bij beschikbaarheidsvergoedingen, die beginnen na ingebruikname, lopen de financiële verplichtingen nog een langere periode door. Dit blijft in de begroting zichtbaar. Hetzelfde geldt voor langdurige kwaliteitsverplichtingen, waarin wordt voorzien in beheer en onderhoud.

(hoofd)vaarwegennet

BESLISMOMENT 4 uitvoeringsbesluit bij (hoofd)vaarwegen

Bij dit besluit start de daadwerkelijke uitvoering. Alle procedures dienen nu te zijn afgerond, het project kan binnen de afgesproken kaders (scope, uitvoeringsperiode inclusief jaar van oplevering, en taakstellend budget) worden uitgevoerd. Eventuele beheersrisico's zijn benoemd.

De uitvoering kan alleen starten indien er in de begroting daadwerkelijk middelen beschikbaar zijn. Als er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn om met de uitvoering te beginnen, komt het project tijdelijk¹ «in de wacht» te staan in de planstudiefase. Bij een Tracéwet-plichtig project dient binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit met de uitvoering te zijn begonnen.

Informatieprofiel bij beslismoment 4 (hoofd)vaarwegennet

Afspraken over de scope van een project (budget, planning etc.) worden vastgelegd².

Beheersrisico's zijn benoemd.

Aan alle randvoorwaarden moet zijn voldaan.

BESLISMOMENT 5 oplevering bij (hoofd)vaarwegennet

Een project op het gebied van het (hoofd)vaarwegennet wordt bij het beslismoment 5 officieel opgeleverd voor gebruik. Het project wordt niet meer vermeld in het MIT. Het project wordt vervolgens (duurzaam) beheerd. Bij beschikbaarheidsvergoedingen, die beginnen na ingebruikname, lopen de financiële verplichtingen nog een langere periode door. Dit blijft in de begroting zichtbaar. Hetzelfde geldt voor langdurige kwaliteitsverplichtingen, waarin wordt voorzien in beheer en onderhoud.

Grote regionale projecten

BESLISMOMENT 4 beschikking bij grote regionale projecten

Met het afgeven van de beschikking ontstaat de financiële verplichting van de minister aan de regio. Alle procedures dienen nu te zijn afgerond, de eigen bijdrage uit de regio moet (bestuurlijk) geregeld zijn. Het project kan binnen de afgesproken kaders (scope, uitvoeringsperiode inclusief jaar van oplevering, en taakstellende rijksbijdrage) worden uitgevoerd. De projectbeschrijving en definitief ontwerp moeten bekend zijn, evenals exploitatiegegevens en vervoerwaarde.

De beschikking kan alleen worden afgegeven indien er in de begroting daadwerkelijk middelen beschikbaar zijn. Als er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn om de beschikking te verstrekken, komt het project tijdelijk «in de wacht» te staan in de planstudiefase.

¹ Er is in de Tracéwet (art 18), een maximum van drie jaar voorzien, binnen die periode na het van kracht worden van het planstudiebesluit moeten de middelen beschikbaar zijn.

² Zie daarvoor ook draaiboeken bij RWS en ProRail waarin opdrachtverlening wordt gespecificeerd.

Informatieprofiel bij beslismoment 4 grote regionale projecten
Toets of problematiek nog onveranderd is
Nadere uitwerking van de informatie bij beslismoment 3, te weten:
Effecten van voorkeurvariant (minstens dezelfde effecten als meest kosteneffectieve variant)
Exploitatiekosten
Vervoerswaarde
kosten
Afspraken over de scope van een project (budget, planning etc.) worden vastgelegd

In de beschikking is informatie opgenomen over:

- maximale bijdrage
- betalingsfrequentie
- Kasritme
- Voorschriften tot accountantsverklaring en voortgangsrapportages¹
- hoe om te gaan met wijzigingen in het project gedurende de uitvoeringsfase

BESLISMOMENT 5 oplevering bij grote regionale projecten

Het laatste deel van de subsidie wordt uitgekeerd als de definitieve kosten zijn opgemaakt, en de voorziening in gebruik is genomen. Daartoe dient de eindafrekening op basis van een eindverslag, financiële verantwoording over de totale projectkosten (inclusief accountantsverklaring en slot-declaratie) te worden aangeboden.

¹ In geval dat de uitvoering van een project vertraagt, zal de minister een nieuw kasritme opstellen.