

Vergaderjaar 2004–2005

29 283

Onderzoek naar infrastructuurprojecten

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2005

In deze brief geeft het kabinet zijn visie op de aanbevelingen en bevindingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) die op 15 december 2004 (kamerstuk 29 283, nrs. 5–11) aan de Tweede Kamer zijn aangeboden. De vragen die door de Tweede Kamer aan het kabinet zijn gesteld over de rapportages van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) zijn op 25 februari beantwoord (kamerstuk 29 283, nrs. 16, 18 en 19).

De focus van het onderzoek van de TCI was gericht op de toekomst; het trekken van lessen uit het verleden die toegepast kunnen worden op de toekomst. Het kabinet heeft in zijn reactie eenzelfde benadering gehanteerd.

Na een algemene reactie op het TCI-rapport ga ik namens het kabinet in op de thema's die uit de aanbevelingen van de TCI voortvloeien.

Het TCI-rapport

Het kabinet spreekt nogmaals zijn waardering uit voor de gedegen wijze waarop de TCI het verleden van de projecten Betuweroute en Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) heeft gereconstrueerd en het toetsingskader heeft toegepast op het project Zuiderzeelijn (ZZL).

Het is goed dat de levensloop van beide projecten is vastgelegd door de TCI, gebaseerd op een veelheid aan bronnen en voorzien van de zienswijzen van vele direct betrokkenen. Het rapport van de TCI is daarmee een ijkpunt geworden en kan als spiegel dienen voor toekomstige discussies over grote projecten. Lerend van het verleden richt het kabinet daarbij de blik op de toekomst.

Het kabinet vindt met de TCI dat de besluitvorming omtrent en de beheersing van grote projecten beter kan en beter moet. Dat trekt het kabinet zich aan en is aanleiding om samen met de Tweede Kamer actief te blijven zoeken naar verbetermogelijkheden.

Ten aanzien van het interne functioneren van de Tweede Kamer heeft het kabinet geen inhoudelijke opvatting, maar stelt vast dat het realiseren van grote projecten voor kabinet en parlement een gemeenschappelijke opgave is die professioneel moet worden opgepakt.

Vanuit deze gemeenschappelijke opgave erkent het kabinet dat er mogelijkheden zijn om in het geval van de grote projecten verbeteringen aan te brengen in de besluitvorming, het contact tussen kabinet en parlement en de beheersing van projecten.

Transparante besluitvorming die moet gebaseerd zijn op goede onderbouwingen en heldere keuzes. Dat is de opgave die het kabinet op zich neemt. De Tweede Kamer moet tijdig en adequaat haar rol kunnen vervullen bij de majeure beleids- en investeringsbeslissingen. Dit alles vanuit een dualistische en controlerende rol voor de Tweede Kamer.

In zijn eerste reactie gaf het kabinet al aan dat het adagium geldt «het kabinet regeert en het parlement controleert». Over dit uitgangspunt is door dhr. Tjeenk Willink tijdens de verhoren een heldere uiteenzetting gegeven. Het kabinet wenst aan dit uitgangspunt vast te houden. Alleen zo is er sprake van een duidelijke markering van verantwoordelijkheden en een eenduidige invulling van het begrip «ministeriële verantwoordelijkheid». Alleen zo kan de regering verantwoording afleggen en de Tweede Kamer vanuit een dualistische benadering haar controletaak vervullen.

Het kabinet deelt de doelstellingen van de TCI. Zo heeft het kabinet al een groot aantal verbeteringen aangebracht in de wijze waarop de besluitvorming rond grote projecten is ingericht en zij zal daarmee in de toekomst doorgaan. Hierbij moet gedacht worden aan de fase-indeling en de daarbij behorende momenten van besluitvorming. De Tweede Kamer zal eerder in de besluitvorming worden betrokken. Er zal meer aandacht besteed worden aan een heldere discussie over nut en noodzaak van projecten. In de voorbereidingsfase van grote projecten zal het kabinet een structuurvisie opstellen zoals bedoeld in het wetsvoorstel voor de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Deze structuurvisie gaat uit van een integrale benadering. Net als de TCI is het kabinet van mening dat de Tweede Kamer zich expliciet uit dient te spreken over de structuurvisie. Tevens zal de informatievoorziening en transparantie van de besluitvorming worden verbeterd en zullen er met de Tweede Kamer bindende afspraken gemaakt worden over de wijze waarop de Tweede Kamer periodiek geïnformeerd zal worden. Tenslotte zal het kabinet op een flink aantal punten de aansturing en beheersing van projecten gaan verbeteren.

Hierna worden de diverse thema's zoals aangereikt door de TCI behandeld.

Integrale en gefaseerde afweging van projecten

Het kabinet ondersteunt de denklijn van de TCI van harte dat grote projecten integraal dienen te worden afgewogen en er een heldere prioritering moet zijn gemaakt. Integrale beleidsafweging en prioritering zijn essentieel om de schaarse middelen op de maatschappelijk meest effectieve en efficiënte wijze in te zetten.

De Nota Ruimte vormt het strategisch kader waarbinnen integrale ruimtelijke afwegingen worden gemaakt en waaraan vervolgens projecten en ruimtelijke consequenties worden getoetst. Voor zover het aspecten van mobiliteit betreft worden deze uitgewerkt in de Nota Mobiliteit. Als verbindende schakel tussen de beleidsnota's en besluitvorming over concrete projecten neemt het kabinet het voorstel van de TCI over om in de voorbereidende fase van grote projecten een structuurvisie op te stellen.

Het besluitvormingsproces over projecten moet zodanig gefaseerd zijn dat er momenten ontstaan om een beslissing te nemen over het nut en de noodzaak van de met het project te realiseren beleidsdoelstellingen, de mogelijke alternatieven om deze doelstellingen te realiseren, de uiteindelijke oplossingsrichting en wijze van uitvoering en financiering. Bij de discussie over het *nut* (de maatschappelijke waarde) en de *noodzaak* (de urgentie ten opzichte van andere mogelijke bestedingen) van een project (in de voorbereidende fase) en vervolgens bij de keuze voor een oplossing (in de uitwerkingsfase) speelt de maatschappelijke kosten-batenanalyse een belangrijke rol. Daarna dient het project gerealiseerd te worden in overeenstemming met de gemaakte keuzen op een manier waarbij de risico's voor de Staat beheersbaar zijn en tegen een goede prijs/kwaliteitsverhouding. Een eindevaluatie is een logisch sluitstuk, mede met het oog op het borgen van kennis.

Het Kabinet is het eens met de TCI dat deze aanpak ertoe leidt dat de beslissing over het nut en de noodzaak van een groot project expliciet en transparant zal zijn. Daardoor zal echter niet voorkomen kunnen worden dat in een later stadium het nut en/of de noodzaak van een project opnieuw ter discussie kunnen worden gesteld; alleen al vanwege de lange realisatietijd en de regelmatig wisselende omstandigheden is dit min of meer onvermijdelijk, zoals ook de TCI aangeeft.

In concreto onderschrijft het kabinet dan ook het onderdeel van aanbeveling 3 van de TCI om grote project op te knippen in 4 besluitvormingsfasen (voorbereidende fase, uitwerkingsfase, uitvoeringsfase en realisatie/exploitatiefase). Net als de TCI meent het kabinet dat daarbij een aantal belangrijke beslismomenten behoort en dat de Tweede Kamer zo vroeg mogelijk betrokken moet worden bij de besluitvorming over dergelijke projecten. Het kabinet hecht groot belang aan deze besluitvorming onder andere omdat dit meer duidelijkheid moet bieden over de gevolgen van eventuele scopewijzigingen. Per fase dienen voorgestelde scopewijzigingen afgezet te worden tegen de kosten en de baten.

Wat betreft de te volgen procedures rond infrastructurele projecten verwijst het kabinet naar het geactualiseerde spelregelkader dat van toepassing is op het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarover u in 2004 bent geïnformeerd door de Minister van Verkeer en Waterstaat. In dit verband is ook te wijzen op de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Deze met o.a. het CPB ontwikkelde richtlijn voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor infrastructurele projecten en een meerwaardetoets voor PPS is (voor grote projecten) nu volledig geïntegreerd in het spelregelkader MIT. Ook de ontwikkelingen rond de Strategische Milieubeoordeling zijn in dit kader relevant. Boven genoemde elementen zullen onderdeel uitmaken van de structuurvisie (zie hieronder).

Het Toelatingsbesluit markeert als afsluiting van de integrale beleidsafweging en prioritering een belangrijk beslismoment van een groot project. Dit besluit richt de aandacht op de politieke prioriteiten en de oplossingsrichtingen en legitimeert daarmee de inzet van de voor nader onderzoek benodigde inzet van het ambtelijke apparaat. Het is belangrijk dat de Tweede Kamer bij dit beslismoment expliciet betrokken is. Het kabinet is dan ook positief over het voorstel tot introduceren van het Toelatingsbesluit.

Structuurvisie

Het kabinet neemt het voorstel van de TCI over om in de voorbereidende fase voor grote projecten een structuurvisie op te stellen, zoals opgenomen in het wetsvoorstel voor een nieuwe Wet op de Ruimtelijke Orde-

ning. De voorgenomen structuurvisie kan een algemeen karakter hebben (een strategische beleidsnota), maar kan ook een bepaald aspect van beleid tot onderwerp hebben. Een structuurvisie over een groot infrastructureel project (of een ander groot ruimtelijk project) behoort tot de laatstgenoemde categorie. In dit kader wordt de structuurvisie gedefinieerd als een beleidsnota over het voornemen om een groot project te realiseren. Een nota die antwoord moet geven op de vraag of het project zinvol is (vaststelling van nut en noodzaak) en binnen welke kaders de uitwerking dient plaats te vinden. Daartoe bevat de structuurvisie een integrale afweging van alle belangen in het licht van de beoogde maatschappelijke doelen.

De voorgenomen structuurvisie moet licht werpen op de probleemstelling, de doelstelling(en) van het project, de mogelijke alternatieven (breed opgevat, dus ook niet-infrastructurele oplossingen) en de samenhang met andere plannen en projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur en in het betreffende gebied. Deze samenhang is immers mede bepalend voor het maatschappelijk rendement van een project en de ruimtelijke ontwikkeling in het betreffende gebied. In voorkomende gevallen kan het voornemen waarop de structuurvisie zich richt al de vorm hebben van een samenstel van projecten en plannen in een bepaald gebied (bijv. infrastructuur in combinatie met locatieontwikkeling). In dat geval kunnen er in de uitwerkingsfase ook meerdere vervolglijnen zijn.

Redenerend vanuit deze integrale benadering moet een structuurvisie ten minste het volgende bevatten:

- een definitie van het probleem, mede op grond van deugdelijke ramingen/prognoses en de beoogde maatschappelijke doelen waaraan nut en noodzaak worden gekoppeld;
- een verkenning van de mogelijke oplossingen buiten de fysieke sfeer (niet op voorhand naar een project toe redeneren);
- een integraal ruimtelijk ontwerp (niet alleen het betreffende project, maar tevens de aanpalende ruimtelijke ontwikkelingen / projecten die bijdragen aan het maatschappelijk rendement);
- een verkenning / selectie van mogelijke tracés of locaties (die bij positionele besluitvorming over de structuurvisie in de volgende fase verder uitgewerkt worden);
- een strategische milieubeoordeling (conform de EU-richtlijn over strategische milieubeoordeling);
- een maatschappelijke kosten-baten analyse (kengetallen OEI);
- een financiële paragraaf met de voorgenomen dekking en een verkenning van de mogelijkheden van PPS;
- een beschrijving van het vervolgtraject, met een aanduiding wie waarvoor verantwoordelijk is.

Net als de TCI acht het kabinet het wenselijk dat de Tweede Kamer zich expliciet uitspreekt over de structuurvisie, alvorens de verdere uitwerking door het kabinet ter hand wordt genomen. Met de structuurvisie moet de Tweede Kamer zich een oordeel kunnen vormen over de kwaliteit van de inhoud en het gevolgde proces.

Samenwerking tussen de departementen

Het kabinet staat een nauwere samenwerking voor tussen ministeries in de ruimtelijk-economische sfeer (VROM, V&W, LNV, EZ, Fin) bij de voorbereiding van grote projecten. Al naar gelang de aard van het project of vraagstuk dat onderwerp is van een structuurvisie zal aan die samenwerking gestalte moeten worden gegeven. Het kabinet geeft er de voorkeur aan om van geval tot geval te besluiten welk ministerie het best in staat is om, naast het inbrengen van meer specifieke deskundigheid, de regio

over de structuurvisie te voeren. Hierbij is bepalend hoe in een bepaald project of vraagstuk ruimtelijke, economische, mobiliteits-, waterstaatkundige, milieukundige en/of landschappelijke aspecten zich tot elkaar verhouden (zwaartepuntfilosofie). In het wetsvoorstel voor de nieuwe Wro is opgenomen dat de Minister van VROM altijd (mede-)verantwoordelijk is voor de structuurvisie, dit omdat nu eenmaal een ruimtelijke afweging aan de orde is. Het Ministerie van VROM behoort in de voorbereidende fase dus in elk geval bij de nauw samenwerkende departementen.

Deze samenwerking zal naar het oordeel van het kabinet geen regeling moeten vinden in de Tracéwet, omdat de Tracéwet van toepassing is op lijninfrastructuur en grote projecten ook niet-lijninfrastructuur kunnen betreffen.

Het kabinet is voornemens op korte termijn in de richting van de Tweede Kamer met voorstellen te komen over de (juridische) uitwerking van aanbeveling 3. Daarbij zal worden bezien in hoeverre het bovenstaande een wettelijke regeling vereist. Daarbij zal het kabinet aangeven hoe deze zich verhouden tot bestaande regelingen en het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel voor een nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening.

ICRE en grote projecten

De aanbevelingen van de TCI ten aanzien van de Interdepartementale Commissie Ruimtelijke Economie (ICRE) raken naar de mening van het kabinet aan een heel wezenlijk punt. De ICRE, maar ook andere ambtelijke adviesorganen, staan als voorportaal primair ten dienste van de besluitvorming in het kabinet. Het past naar de mening van het kabinet niet dat deze voorportalen parallel aan het kabinet en aan de Tweede Kamer adviseren. Dit zou de vorming van beleid en de besluitvorming daarover kunnen verstoren. Zoals eerder in deze brief aangegeven hebben het kabinet en de Tweede Kamer te onderscheiden taken en verantwoordelijkheden. Het kabinet is dan ook van mening dat het wetsvoorstel (aanbeveling 2 van de TCI) over de CoRes vanuit die optiek niet gewenst is.

Vanzelfsprekend heeft het kabinet de taak de uitkomst van zijn besluitvorming tegenover de Tweede Kamer op een transparante wijze te verantwoorden. Naar de Tweede Kamer moeten de gemaakte keuzes goed onderbouwd worden zodat zij haar controlerende rol goed kan vervullen. Het kabinet stelt voor bij structuurvisies de afgeronde adviezen en analyses van planbureaus aan de Tweede Kamer te overleggen. Deze kan zo tot een beter oordeel komen over de kwaliteit van het gevolgde proces en de beleidsmatige inhoud.

Het kabinet is het met de TCI eens dat er ten aanzien van de onderbouwing van de bestemming van de FES-middelen geen enkele onduidelijkheid dient te bestaan. Daartoe stelt het kabinet voor een aantal verbeteringen aan te brengen in de wijze waarop informatie wordt verschaft over de bestemming van FES-middelen. Het FES is echter een verdeelfonds. De beleidsmatige achtergronden van de verschillende projecten dienen daarom vooral verwoord te worden in de afzonderlijke hoofdstukken van de Rijksbegroting. Het kabinet zal er bij de komende begroting op toe zien dat er verbeteringen worden aangebracht in de wijze van presentatie van de FES-middelen. Tevens zal het kabinet meer aandacht besteden aan de wijze waarop de keuze voor clusters van investeringsmaatregelen wordt verwoord. Overigens wordt een overzicht van de globale voortgang van alle uit het Fes gefinancierde projecten eens in de twee jaar aan de Tweede Kamer aangeboden in de zogenaamde monitoringsrapportages.

Een ander verbeterpunt betreft de wijze waarop in de structuurvisie voor zover mogelijk inzicht wordt gegeven in de reservering van de benodigde middelen. Hierbij tekent het kabinet aan dat er op dat moment nog grote onzekerheden kunnen bestaan ten aanzien van de met de verschillende varianten gemoeide kosten. Evenmin is het in dit stadium mogelijk al uitspraken te doen over eventuele private betrokkenheid. Het kabinet zal in de structuurvisie inzicht geven in de gereserveerde middelen (reguliere begrotingen en FES-begroting) en daarbij een tijdschikhorizon hanteren die verder reikt dan de gebruikelijke begrotingsperiode.

Tenslotte zal het kabinet in het kader van de Miljoenennota een extra-comptabel overzicht laten opnemen van alle bestaande en geplande grote projecten en de middelen die daarvoor gereserveerd zijn. Een dergelijk overzicht zou ook een langere tijdschikhorizon moeten hebben dan de reguliere begrotingsperiode.

Het kabinet stelt voor om voor alle ruimtelijk economische uitgaven op dezelfde wijze te behandelen. Dit betekent dat voor alle projecten in het ruimtelijke economische domein dezelfde regels gelden, of ze nu uit FES, Infrastructuurfonds of reguliere begrotingsartikelen worden gefinancierd. Wat de taakverdeling rond de ICRE betreft stelt het kabinet dat de besluitvorming over de verdeling van de FES-middelen een verantwoordelijkheid is van het gehele kabinet. Het kabinet ziet geen aanleiding om wijzigingen aan te brengen in de verantwoordelijkheid voor het dagelijkse beheer van het FES.

Dit brengt het kabinet op de aanbevelingen van de TCI voor de criteria die van toepassing zijn bij de bepaling van een groot project:

1. Een niet-routinematige, unieke, grootschalige en in de tijd begrensde activiteit;
2. Verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk;
3. Substantiële financiële consequenties (minimaal € 0,5 mlrd. voor het Rijk)
4. Belangrijke gevolgen voor de maatschappij, publieke sector en/of bedrijfsleven.

Het kabinet deelt het belang van de criteria maar vindt dat het in alle gevallen maatwerk moet zijn. Per geval zal, in overleg met de Tweede Kamer, moeten worden bezien of een project de status van groot project dient te krijgen. Zoals eerder aangegeven bepleit het kabinet een integrale afweging van projecten. Om de integrale afweging te bevorderen dienen ook kleinere en andersoortige economische structuurversterkende investeringen, zoals in kennis, uit het FES gefinancierd te worden.

Ook zijn er projecten die niet uit het FES gefinancierd worden zoals de Zuiderzeelijn en bijvoorbeeld grote materieelprojecten van Defensie. Voor deze materieelprojecten bestaat een met de Tweede Kamer afgestemde regeling. Deze regeling wordt binnenkort geëvalueerd. De Tweede Kamer wordt hierover in de loop van dit jaar ingelicht.

Door een strikte getalsmatige en inhoudelijke scheiding aan te brengen wordt afbreuk gedaan aan de integrale prioriteitsstelling van projecten die de economische structuur versterken en van nationaal belang zijn. Het kabinet kiest voor een bredere toepassing van het Fonds Economische Structuurversterking en wil dit niet beperken tot alleen fysieke projecten. Het kabinet kan dan ook niet instemmen met het voorstel van de TCI voor de zogenaamde wet FoRes (aanbeveling 2 TCI).

Informatievoorziening aan de Tweede Kamer

Aanpassing Procedureregeling Grote Projecten

In het algemeen spreekt het kabinet de verwachting uit dat de periodieke besprekingen van de grote projecten in de Tweede Kamer zich vooral zullen richten op de voorliggende rapportages, waarbij natuurlijk de actualiteit niet uit het oog verloren zal worden. Het kabinet deelt voorts de constatering van de TCI dat het verloop van de Algemene Overleggen voor verbetering vatbaar is, en wil daar graag met de Tweede Kamer verder over praten.

De informatie van kabinet aan Tweede Kamer dient aan te sluiten op de belangrijke beslismomenten en zich te richten op de hoofdlijnen. De TCI doet daartoe via de proeve van de Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten (aanbeveling 1 van de TCI) een aantal goede aanbevelingen. Het kabinet onderschrijft de gedachte van een zogenaamd «Start Algemeen Overleg» en vindt het een goede zaak dat de wederzijdse afspraken in een Protocol worden vastgelegd. Het kabinet is het eens met de TCI dat de voortgangsrapportages zich dienen te richten op de viereenheid scope, tijdsplanning, financiën en risico's. Daarbij moet de nadruk gelegd worden op afwijkingen van de genomen beslissingen aan de hand van deze viereenheid. Zo kan de hoeveelheid informatie worden beperkt. Het kabinet wil graag in overleg met de Tweede Kamer treden om de technische uitwerking van de aangepaste procedureregeling ter hand te nemen.

Contacten met ambtenaren

In de beantwoording van de kamervragen is het kabinet al ingegaan op de aanbevelingen over contacten tussen Tweede-Kamerleden en ambtenaren in relatie tot de ministeriële verantwoordelijkheid. In deze reactie volstaat het kabinet met het volgende. Het kabinet deelt de opvatting van de TCI dat het de informatievoorziening ten goede kan komen als deskundige ambtenaren in een rechtstreeks contact feitelijke informatie verstrekken aan de Tweede Kamer. De aanwijzingen inzake externe contacten maken dit ook mogelijk. Het kabinet wil daarom niet krampachtig omgaan met contacten tussen Kamerleden en ambtenaren gericht op het verstrekken van feitelijke informatie en ziet mogelijkheden voor deelname van ambtenaren aan hoorzittingen. Het kabinet voelt er echter niet voor, zoals in aanbeveling 10 wordt voorgesteld, om het horen van ambtenaren zonder tussenkomst van een minister mogelijk te maken. Wijziging van de aanwijzingen, zoals voorgesteld in aanbeveling 4 van de TCI vindt het kabinet ongewenst.

Informatieplicht

De TCI stelt in aanbeveling 5 voor een parlamentscommissie in te stellen die onderzoek zou kunnen doen naar de wijze waarop de informatieplicht van het kabinet aan het parlement is verankerd. Zonder dat het kabinet wil vooruit lopen op de conclusies van een dergelijke commissie wil het zijn zienswijze hierover met de Tweede Kamer delen in het verlengde van de notitie die de toenmalige minister van BZK aan de Tweede Kamer zond over de reikwijdte van artikel 68 van de Grondwet (Tweede Kamer 2001–2002, 28 362, nr. 2).

Het kabinet is van mening dat de *passieve informatieplicht* afdoende is geregeld in artikel 68 van de Grondwet. Vanzelfsprekend is het belangrijk is dat ministers de Tweede Kamer ruimhartig informeren, zodat zij haar taak goed kan uitoefenen. Als de Tweede Kamer van opvatting is dat informatie waarom wordt gevraagd niet of niet voldoende wordt verstrekt, dan dient hierover discussie plaats te vinden.

De actieve informatieplicht (actieve connotatie) is weliswaar niet geregeld in de Grondwet, maar bestaat wel. Deze moet in het licht van de vertrouwensregel worden gezien welke voortvloeit uit artikel 42 van de Grondwet. Zonder een actieve informatieplicht kan deze regel niet functioneren. Het kabinet ziet geen aanleiding de plicht te codificeren. Codificatie in de Grondwet als zodanig leidt niet tot verstrekking van meer of andere informatie of tot een andere staatsrechtelijke verhouding tussen Tweede Kamer en regering. Wel kan codificatie leiden tot nieuwe vragen over de precieze reikwijdte.

Toegankelijkheid planbureaus

In aanbeveling 9 wordt gepleit voor een gelijkwaardige toegang tot de planbureaus voor kabinet en Tweede Kamer. Het kabinet merkt op dat de planbureaus weliswaar een bijzondere taak hebben maar formeel onderdeel uitmaken van de ministeries. Hun activiteiten vallen daarmee onder de ministeriële verantwoordelijkheid. Dat geldt ook voor het CPB. Het gegeven van de ministeriële verantwoordelijkheid doet overigens niets af aan de rol van de planbureaus om inhoudelijk onpartijdige analyses te verrichten. Het kabinet heeft baat bij zakelijke, onpartijdige informatievoorziening teneinde verantwoorde beleidskeuzes te kunnen maken. Verzoeken van derden om analyses en onderzoeken worden via de verantwoordelijke minister geleid en in de praktijk worden verzoeken van de Tweede Kamer ingewilligd. Het is aan de verantwoordelijke minister om te bewaken hoe de capaciteit van de planbureaus wordt benut. Het kabinet ziet in de huidige praktijk in combinatie met zijn uitdrukkelijke toezegging dat ruimhartig met verzoeken van de Tweede Kamer zal blijven worden omgegaan, geen aanleiding die taken te wijzigen. Zoals eerder in deze brief aangegeven zullen in het kader van de besluitvorming over structuurvisies de afgeronde adviezen van de planbureaus aan de Tweede Kamer worden overlegd.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

De TCI stel voor om de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een planbureaustatus te geven, wellicht door samenvoeging met het Ruimtelijk Planbureau.

Het kabinet realiseert zich dat de onafhankelijke «planbureaufunctie» ten behoeve van VenW, mede in het licht van leerervaringen die zijn opgedaan met de grote projecten en de voorbereiding van de Nota Mobiliteit, versterking behoeft. Het werkpakket van de AVV bestaat overigens slechts voor een beperkt deel uit taken die als «planbureautaken» kunnen worden gedefinieerd. AVV heeft hierbij thans geen onafhankelijke positie.

Het kabinet wil deze taken op het terrein van VenW de komende jaren steviger neerzetten en verder ontwikkelen. In eerste instantie wordt deze taken verder ontwikkeld en uitgebouwd binnen het departement. De Tweede Kamer zal hierover nog voor de zomer worden geïnformeerd. Daarbij zal ook worden aangegeven welke mogelijkheden er voor de Tweede Kamer zijn om onderzoeken door deze eenheid te laten uitvoeren en wat de relatie is met de reeds bestaande planbureaus. Wanneer deze functie sterk genoeg ontwikkeld is zal, mede in relatie tot de resultaten van het Project Andere Overheid, de samenvoeging met andere planbureaus worden bezien.

Contractering en PPS

De TCI laat een negatief beeld zien van de wijze waarop aan de private financiering en de mogelijke privatisering van de Betuweroute en HSL-Zuid is gewerkt. Het kabinet is van mening dat de TCI zich bij haar

constateringen over Publiek Private Samenwerking (PPS) voor een deel baseert op het beeld dat er tot eind jaren negentig binnen de rijksoverheid niet systematisch werd gewerkt aan het slagen van PPS. Het kabinet is van mening dat de ontwikkelingen met betrekking tot PPS verder zijn dan geschetst in het rapport van de TCI.

PPS is duidelijk in beeld als uitvoeringinstrument en de eerste PPS-projecten zijn succesvol afgerond. Zoals aangekondigd in de brief «Kiezen voor Groei»¹ heeft PPS een prominente plaats gekregen in de verschenen nota's Ruimte en Mobiliteit en zal PPS een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de ambities van dit kabinet.

Het kabinet is zich er daarnaast van bewust dat de toepassing van PPS nog te incidenteel is, zoals ook in de nota Mobiliteit geconstateerd wordt. De uitdaging voor komende jaren is te komen tot een structurele toepassing van PPS. Om dit te bewerkstelligen heeft het kabinet afgelopen periode een aantal belemmeringen aangepakt. Het betrof belemmeringen op het gebied van voorbereidings- en transactiekosten, het noodzakelijke institutionele kader en het ontbreken van een afdoende projectenstroom.

Met het oog op het verlagen van de transactiekosten komt er op korte termijn een DBFM-handboek beschikbaar, inclusief risicoparagraaf, en voor de zomer een standaardcontract voor wegen. Aan een standaardcontract voor scholen en voor Rijksgebouwen wordt gewerkt. Onder meer is afgesproken dat bij de budgettering meer aandacht zal worden gegeven aan de beheers- en onderhoudskosten (life cycle costing). Voorts is het rapport «Risicowaardering bij publieke investeringsprojecten» opgesteld met bijbehorende methode van risico-opslag en -waardering.

Het kabinet wijst op het per 1-1-2005 ingevoerde bedrijfseconomische afwegingskader (Public Private Comparator-toets) bij investeringen in infrastructuur (boven de € 112,5 mln.) en bij investeringen in Rijksgebouwen (boven de € 25 mln.). Het is de bedoeling om dit afwegingskader onderdeel te laten zijn van de normale planning & control-cyclus en te verankeren in de reguliere afwegings- en besluitvormingsprocedures. In het recentelijke AO over PPS hebben de ministers van Financien en Verkeer & Waterstaat toegezegd in de toekomstige voortgangsrapportages-pps te rapporteren over de opgestelde PPC's, de uitkomsten daarvan en de besluitvorming daarover. Naar verwachting zal de toepassing van PPS hiermee een impuls krijgen.

Er zijn verschillende initiatieven genomen en op veel terreinen wordt gewerkt aan het oplossen van de knelpunten bij de toepassing in de integrale gebiedsontwikkeling en bij de toepassing van PPS bij de uitvoering van projecten. Er is het nodige in beweging gezet, zowel wat betreft het creëren van institutionele kaders als het ontwikkelen van beleids- c.q. spelregelkaders en instrumenten. Bij een aantal grote projecten, zoals Groningen Meerstad en Amsterdam Zuidas wordt dit nieuwe instrumentarium ook daadwerkelijk ingezet. Een meer bedrijfseconomische benadering waarbij optimalisatie van opbrengstpotentie wordt nagestreefd is hiermee daadwerkelijk in gang gezet.

Met dit alles wenst het kabinet te bereiken dat PPS daadwerkelijk een vast onderdeel vormt van de gereedschapskist van departementen om beleidsdoelstellingen te realiseren.

Het kabinet is er geen voorstander van het Kenniscentrum PPS over te hevelen naar het Ministerie van Economische Zaken. Wel is het kabinet er van doordrongen dat het nu zaak is dat PPS «*van de vakdepartementen zelf wordt*». Niet een specialisme dat buiten het vakdepartement is belegd,

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 286, nr. 1.

of een specialisme dat keer op keer met veel externe adviseurs wordt bemand. Waar het Kenniscentrum PPS de afgelopen jaren het voortouw nam, zullen andere departementen het stokje over dienen te nemen. Dat gaat niet vanzelf. Goede mensen zijn schaars, en dat betekent dat er veel moet gebeuren om continuïteit te brengen in de kennis die aan de kant van de overheid aan de onderhandelingstafel zit. Bijvoorbeeld bij de uitvoering van de meerwaardetoets, de Publiek Private Comparator (PPC). Maar ook bij realisatie en het beheer van een groeiend aantal PPS-projecten. Contractmanagement zal een steeds belangrijker specialisme worden.

De uitdaging voor het kabinet zal de komende twee jaar liggen bij het goed vastleggen van de kennis en ervaring met PPS. En het opzetten van een structuur waarin er prikkels zijn om die kennis ook op peil te houden en toe te passen. Om van elkaar te leren en de kwaliteit van de PPS contracten te verbeteren zal daarom tussen de vakdepartementen uitwisseling tot stand moeten komen. Uitwisseling van kennis maar ook van ervaring. Financiën heeft hierin een leidende rol. Niet in het minste omdat Financiën het oudste PPS Kenniscentrum herbergt. Maar ook omdat Financiën zich voorstaat op een doelmatige besteding van publieke middelen. En zeer zeker omdat Financiën streeft naar een doelmatiger activabeheer. En het goed nadenken over de vormgeving van investeringen is dan ook een kerntaak van het departement van Financiën.

Accountantscontrole op grote projecten

In het TCI-rapport worden conclusies getrokken over de rol van de departementale accountantsdienst. Deze conclusies hebben betrekking op de door de TCI gesuggereerde beïnvloeding van de accountantsrapporten door de top van departementen. Het kabinet wijst erop dat er bij de totstandkoming van elk accountantsrapport altijd sprake is van hoor- en wederhoor. Dit is onderdeel van de standaardprocedure waarbij (in het geval van grote projecten), alvorens het accountantsrapport wordt uitgebracht, de bevindingen van de accountant met de verantwoordelijke minister worden besproken. De accountant toetst vervolgens de (eventuele) opmerkingen van de verantwoordelijke minister aan zijn bevindingen en komt zo tot een gewogen zelfstandig oordeel.

Het kabinet erkent dat de onafhankelijkheid van de accountant cruciaal is voor het bieden van voldoende waarborg. Het kabinet wilde daarom al mede naar aanleiding van de nieuwe Wet Toezicht Accountantsorganisaties in het Taakbesluit DAD enige maatregelen opnemen ter versterking van de onafhankelijke positie. Een belangrijke maatregel is o.a. het sanctie- en ontslagverbod van de directeur van de Departementale Auditdienst (DAD). Dit is alleen mogelijk met goedkeuring van de minister van Financiën. Om de onafhankelijkheid te borgen wordt daarnaast de mogelijkheid bezien om de accountantscontrole bij grote projecten in de vorm van een «joint audit» van twee DAD's te laten uitvoeren. In dat geval wordt per groot project een controleteam samengesteld, bestaande uit auditors van de desbetreffende DAD en uit auditors van een andere DAD. Dit controleteam staat onder gemeenschappelijke leiding en verantwoordelijkheid van de directeur van de desbetreffende DAD en de directeur van een andere DAD. Deze maatregel neemt het spanningsveld weg, dat de hiërarchische ondergeschiktheid van een auditdienst aan de leiding van een ministerie over wiens handelen zij moet oordelen met zich meebrengt. De inzet van een tweede auditdienst bij de accountantscontrole bij een groot project zou in het gezamenlijk overleg van de Secretarissen-Generaal (SG-beraad) kunnen worden vastgesteld.

Naast deze organisatorische aanpassing is een nadere precisering van de reikwijdte van de accountantscontrole in het kader van de grote projecten-regeling eveneens van belang.

Cultuur en projectmanagement VenW

De TCI uit zich bijzonder kritisch over de rol die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het verleden heeft gespeeld. De TCI meent dat het departement niet als een «departement van algemeen bestuur» heeft gehandeld. Wanneer het kabinet kijkt naar de feitenreconstructies van Betuweroute en HSL-Zuid komt ook het kabinet tot de conclusie dat de interne en externe besluitvorming rond deze projecten beter had moeten zijn. Er zijn zaken voorgevallen waar lessen uit zijn getrokken.

Het kabinet is evenwel van mening dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een belangrijke rol dient te behouden in zowel de besluitvormingsfase als de uitvoeringsfase van grote projecten.

Bij het aantreden van dit kabinet heeft de Minister van VenW aangekondigd op een aantal vlakken wijzigingen te gaan doorvoeren binnen het departement. Daarvan zijn inmiddels de resultaten zichtbaar geworden.

De oriëntatie van het departement moet verbeterd worden. In de veranderingen die hiertoe in gang zijn gezet worden doelen en streefbeelden beschreven die in 2008 bereikt moeten zijn. Doelen die passen bij een professionelere organisatie in het kader van een veranderende overheid. V&W kan en is, als departement van algemeen bestuur, op weg een departement te worden dat de buitenwereld systematisch binnenlaat en adequaat bedient. Deze oriëntatie op de buitenwereld vormt een leidend thema. Daarmee onderkent het kabinet dat het beeld dat de buitenwereld heeft van V&W beter moet worden. Ook de samenwerking met andere departementen moet beter.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voert een actief beleid om tot verbetering in de projectbeheersing te komen. Zo wordt er sinds voorjaar 2004 met een heldere verantwoordelijkheidsstructuur gewerkt bij de aansturing van grote projecten. In deze structuur is per project één DG verantwoordelijk voor het mobiliseren van kennis en processen bij de aansturing van een project, ook als daar meerdere dienstonderdelen bij betrokken zijn. Een belangrijke les van HSL-Zuid en Betuweroute is dat raakvlakken tussen projectonderdelen goed gemanaged moeten worden. Doel is zo te komen tot één aanspreekpunt en zo de aansturing en coördinatie binnen het departement te versterken.

In de zomer van 2004 heeft het departement het initiatief genomen tot een zelfevaluatieonderzoek gericht op de interne beeldvorming over projectaansturing en -beheersing van de 7 grote projecten van VenW: Betuweroute, HSL-Zuid, Maaswerken, Project Mainport Rotterdam, Zuiderzeelijn, Ruimte voor de Rivier en Geluidsisolatie Schiphol.

De bedoeling van het onderzoek, onder leiding van Deloitte, was over de projecten heen te kijken naar leerervaringen en verbeterpunten. Het onderzoek constateerde dat er binnen VenW een duidelijk commitment bestaat ten aanzien van de kwaliteit, bereidheid en wens tot leren/verbeteren.

Het kabinet is van plan de lijn die is ingezet met de brief van 25 augustus 2003 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 645, nr. 7) voort te zetten. Hierin werd uiteengezet welke leerervaringen V&W heeft opgedaan bij de grote projecten. Het kabinet maakt graag gebruik van de door de TCI gedane bevindingen. Op basis van deze lessen is reeds een aantal acties ondernomen of worden in gang gezet. De concrete beschrijving van

de onderwerpen projectorganisatie, projectbeheersing en risico-management zal plaatsvinden door aanpassing en actualisatie van de nu gebruikte V&W beheersmodellen. Het kabinet voelt zich hierin gesterkt door het positieve oordeel en constructieve aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer in 2002 en 2003 inzake het beheersmodel grote projecten.

Het kabinet is verheugd dat de TCI positief oordeelt over de aandacht die inmiddels wordt besteed aan het permanent inventariseren, monitoren, waarderen en beheersen van risico's in de uitvoeringsfase en de wijze waarop de Tweede Kamer hierover wordt geïnformeerd. Na de overdracht van de aanleg van de HSL-Zuid en Betuweroute naar Rijkswaterstaat zijn begin 2002 integrale en kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd. De daarop volgende versterking van het risicomangement bij de HSL-Zuid en de Betuweroute heeft geleid tot een zeer actieve risicobeheersing. Mede naar aanleiding van de motie Duyvendak van november 2003 (kamerstuk 29 200 XII, nr. 46) wordt in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer een actueel overzicht gegeven van de gesignaleerde risico's, ook als deze zich nog in een vroeg stadium bevinden en slechts kwalitatief kunnen worden benoemd.

Het kabinet constateert dat er op het terrein van de projectbeheersing nog een aantal opgaven ligt. In het recente verleden zijn vooral veel verbeteringen aangebracht in de wijze waarop de uitvoeringsfase van projecten wordt ingericht. Op grond van de ervaringen die Verkeer en Waterstaat heeft opgedaan bij grote projecten en van de aanbevelingen van de TCI is het evident dat in de besluitvormingsfase van een groot project meer aandacht moet worden besteed aan de projectorganisatie en aan de inzet van professionele projectbeheersingsmethoden. Immers: een goede inrichting van de besluitvormingsfasen van een project is een voorwaarde om te komen tot een overzichtelijke en goed beheerste uitvoeringsfase. Dit betekent dat er, meer dan voorheen, met de lessen uit de uitvoeringsfase in het achterhoofd, verbeteringen zullen worden doorgevoerd in projectaansturing en -beheersing, waarbij een sterke nadruk op risicomangement zal komen te liggen. Dit vergt dat er door het departement nieuwe kaders en instrumenten moeten worden opgesteld die in de besluitvormingsfase toegepast kunnen worden. Ook zal daarin naar een vergaande uniformering gestreefd moeten worden.

In de uitvoering bij zowel Betuweroute als HSL is veel kennis opgedaan bij het signaleren en managen van risico's. De afgelopen jaren is reeds een begin gemaakt om het risicomangement zowel in de besluitvormingsfase als in de uitvoeringsfase goed te verankeren in andere projectorganisaties. Concreet:

- bij de Maaswerken is voor het nemen van het tracébesluit op basis van een risicoanalyse een voorziening getroffen voor de benoemde risico's. Het besluit is genomen mede op basis van een zo concreet mogelijk beeld van de risico's;
- bij Ruimte voor de Rivier is reeds bij het prille begin van de PKB een eerste risicoanalyse uitgevoerd. Hier wordt vanaf de start actief gewerkt aan de implementatie van risicomangement zodat bij PKB deel 1 reeds een extern geaudite kwantitatieve risicoanalyse aanwezig is die geactualiseerd zal worden voorafgaand aan het kabinetsstandpunt in PKB deel 3;
- bij het Project Mainport Rotterdam (PMR) is voorafgaand aan besluitvorming over de rijksbijdrage aan de uitvoering van PMR in 2003 een eerste audit op de kostenraming van de landaanwinning uitgevoerd door Horvat & Partners. Deze analyse heeft geresulteerd in een indicatieve totaalraming met bijbehorende onzekerheidsmarge. Mede op basis hiervan heeft het kabinet eind december 2003 de maximale rijks-

bijdrage vastgesteld, inclusief een post onvoorzien. Op basis hiervan zal bij het nemen van het besluit tot uitvoering alsnog een volledig en geaudit risicoprofiel beschikbaar zijn.

- Bij de Zuiderzeelijn zijn in 2004 de risico's gekwantificeerd en meegenomen in de voorbereiding van de aanvankelijk geplande prijsvraag.

Binnen Verkeer en Waterstaat zullen met name nieuwe zaken in gang gezet worden ter verbetering van de projectbeheersing van projecten in de besluitvormingsfase.

- In de besluitvormingsfase moet voorafgaand aan de besluitvormingsmomenten een kwantitatieve risicoanalyse worden gedaan, afgesloten met een statistische bewerking, vergelijkbaar met de nu gehanteerde Monte Carlo-analyse.
- De resultaten van de risicoanalyse worden geïntegreerd in de ramingen. Het bedrag voor de post onvoorzien dient mede hierop te worden gebaseerd.
- De risicoanalyses en ramingen worden geaudit.
- In de besluitvormende stukken wordt tevens aangegeven welke onzekerheidsmarges er zijn en welke risico's bepalend zijn bij de vaststelling van de bandbreedte.
- Na het Tracébesluit worden bij de verdere detaillering van het ontwerp kwantitatieve risicoanalyses opgesteld afgesloten met een statische bewerking (zoals de Monte Carlo-analyse). De resultaten worden verwerkt in de raming.

Deze keuze van het kabinet betekent dat voor de grote projecten die nog in de planfase verkeren (PMR, Zuiderzeelijn en Ruimte voor de Rivier) nog eens langs de lat van de nieuwe procedureregeling grote projecten worden gelegd en dat op basis van huidige inzichten een integrale kwantitatieve risicoanalyse zal worden uitgevoerd.

Het kabinet is het in zijn algemeenheid eens met de opmerking van de TCI dat prikkels nodig zijn om de kwaliteit en de transparantie van de informatievoorziening te verbeteren. Voor de planvorming en uitvoering van grote infrastructurele projecten denkt het kabinet deze prikkels in te bouwen door:

- Intern in het departement checks & balances te creëren door heldere verdeling van rollen tussen de controlfunctie, beleidsdirecties en de uitvoeringsorganisaties;
- het onafhankelijk laten toetsen van aannames en geraamde kosten en baten in de besluitvormingsfase, bijvoorbeeld door het CPB;
- het laten uitvoeren van audits op het gebied van scope, planning, financiën en risico's bij besluitvormingsmomenten.
- goede invulling van de financiële functie op managementniveau van projectorganisaties;
- openheid te creëren over risico's; bespreken van risico's en beheersmaatregelen zijn primair onderdeel van de aansturing en verantwoording van een project.
- sturing te richten op afwijkingen van de voorgenomen scope, planning en de daaruit voortvloeiende financiën en risico's;
- zwaarder aanzetten van de periodieke onafhankelijke toetsing van de kwaliteit en volledigheid van de informatievoorziening door de accountant.

Het kabinet neemt aanbeveling 6 van de TCI over om over een aantal van de hierboven genoemde zaken een beleidsnota op te stellen. Het kabinet neemt zich voor om deze «Beleidsnota Beheer Grote Projecten» na de zomer aan de Tweede Kamer voor te leggen.

Zuiderzeelijn

Het kabinet heeft kennis genomen van de bevindingen van de TCI over de Zuiderzeelijn. Net als de TCI is het kabinet van mening dat de Zuiderzeelijn een logische eerste toepassing is van het toetsingskader. Op die manier kan voor de Zuiderzeelijn nog verdere lering worden getrokken uit de eerdere grote projecten. Het toetskader zal van toepassing zijn op de besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

Het kabinet stelt voor om voor de Zuiderzeelijn een vervolgproces in te zetten dat gericht is op zorgvuldige besluitvorming in 2006 in samenhang met het Noordvleugelprogramma. In dit vervolgproces zal een structuurvisie worden opgesteld zoals bedoeld in de wijziging van de Wet RO op basis waarvan een hernieuwde, geactualiseerde nut- en noodzaak-discussie kan worden gevoerd.

Deze structuurvisie zal enerzijds de inhoudelijke elementen bevatten die nodig zijn om het maatschappelijk rendement vast te kunnen stellen en anderzijds tot stand komen in een proces waarin alle relevante partijen worden betrokken.

Het kabinet zal op korte termijn een uitgewerkt «spoorboekje» opstellen. Dit zal duidelijkheid geven over de onderdelen van het vervolgproces en de betrokkenheid en rol van alle partijen. Belangrijke aandachtspunten bij de uitwerking van het spoorboekje zijn:

- de wijze waarop de markt wordt betrokken. Hierbij zal het kabinet afzien van een prijsvraag (als eerste stap van een aanbesteding). Wel wordt onderzocht welke vorm van marktverkenning beantwoordt aan het doel robuuste informatie over kosten en opbrengsten te verkrijgen (ten behoeve van de KBA) en zicht te geven op private financiële bijdragen en PPS-mogelijkheden. De betrokkenheid van de markt zal geen onomkeerbaar proces mogen zijn.
- de wijze waarop decentrale overheden worden betrokken. Het kabinet hecht eraan in het vervolgproces grote zorgvuldigheid te betrachten tegenover de bestuurlijke partners. Bij het betrekken van de decentrale overheden geldt dat een goed nut en noodzaakproces voorop staat en dat afspraken niet verplichtend kunnen zijn voorbij het beslismoment in 2006.

Conclusie

Uit het rapport van de TCI blijkt de enorme complexiteit die gepaard gaat met het voorbereiden en uitvoeren van grote projecten als Betuweroute en HSL-Zuid. Complexiteit op allerlei vlakken: bestuurlijk, politiek, technisch, economisch, financieel, juridisch en niet in de laatste plaats complex vanwege de impact op de direct betrokkenen. Bij deze complexiteit moet ook nog het unieke karakter van ieder project op zich in aanmerking worden genomen. Het kabinet gaat deze uitdagingen niet uit de weg.

In haar reconstructie heeft de TCI kritiek op de destijds genomen besluiten en gemaakte keuzes. Een dergelijke benadering past, gezien de opdracht van de TCI, bij een feitenreconstructie en kan behulpzaam zijn bij het formuleren van lessen voor de toekomst. Zo komt de TCI op een aantal punten tot de conclusie dat de Tweede Kamer te laat of onvolledig is geïnformeerd. Het kabinet is met de TCI van mening dat in een aantal gevallen de informatievoorziening tekort is geschoten. Samen met de Tweede Kamer wil het kabinet werken aan een verbetering van de informatievoorziening.

Concluderend stelt het kabinet vast dat het rapport van de TCI veel waardevolle aanbevelingen bevat. Samen met de Tweede Kamer moet gewerkt worden aan een betere besluitvorming over de grote projecten. De lessen die uit het TCI-rapport naar voren komen worden door het kabinet zeer ter harte genomen.

Op een aantal punten geeft het kabinet de voorkeur aan andere instrumenten dan die uit de aanbevelingen van de TCI, maar dat neemt niet weg dat het kabinet de onderliggende gedachte van het rapport omarmt: hoe te komen tot een beter samenspel tussen kabinet en Tweede Kamer waar het grote projecten aangaat.

Het kabinet ondersteunt de denklijn van de TCI van harte dat grote projecten integraal dienen te worden afgewogen.

Tevens deelt het kabinet de aanbevelingen om te komen tot een heldere fasering van projecten met duidelijke beslismomenten en volgt daarbij de vier projectfasen die de TCI heeft voorgesteld. Bij deze fasen past een expliciete betrokkenheid van de Tweede Kamer met beslismomenten: doorgaan of niet doorgaan. In de voorbereidende fase van projecten zal het kabinet een structuurvisie opstellen. Net als de TCI acht het kabinet het wenselijk dat de Tweede Kamer zich expliciet uitspreekt over de structuurvisie.

Het kabinet kiest voor een brede toepassing van het FES-fonds en wil dit niet beperken tot alleen de fysieke, ruimtelijke projecten. Het kabinet zal er bij de komende begroting op toe zien dat er verbeteringen worden aangebracht in de wijze waarop de FES-gelden in de begroting worden gepresenteerd. Tevens zal het kabinet meer aandacht besteden aan de wijze waarop de keuze voor clusters van investeringsmaatregelen wordt verwoord.

Wat de status van grote projecten betreft merkt het kabinet op dat de criteria die door de TCI worden aangedragen zeker goed bruikbaar zijn, maar dat per geval in overleg met de Tweede Kamer moet worden bezien of een project de status van groot project dient te krijgen. Dit zal maatwerk moeten zijn.

Wat de informatievoorziening aan de Tweede Kamer betreft schaarft het kabinet zich achter het voorliggende voorstel voor een aanpassing van de huidige procedureregeling. Heldere afspraken bij het begin van een project komen de informatie-uitwisseling ten goede. In de informatie-uitwisseling past het naar de mening van het kabinet om meer dan voorheen door ambtenaren een rechtstreekse bijdrage te laten leveren aan hoorzittingen in de Tweede Kamer, dit met inachtneming van de ministeriële verantwoordelijkheid.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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