

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
31 oktober 2007	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DAB2007/3930	-
Onderwerp	
-	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de opdrachtverlening aan de Commissie Private Financiering van Infrastructuur en de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten toekomen. Dit n.a.v. mijn toezegging in het AO Luchtkwaliteit d.d. 27 september 2007. De opdrachtverleningen aan beide commissies zijn als bijlage bijgevoegd.

Op korte termijn zullen tevens de instellingsbesluiten van beide commissies in de Staatscourant worden geplaatst.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

## Bijlage 1

### **Taakomschrijving Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten.**

De bereikbaarheid in Nederland en met name in de Randstad staat onder druk. De files nemen toe en de betrouwbaarheid van het netwerk neemt af. Het is een kabinetsdoelstelling om de bereikbaarheid van de economische centra op peil te houden op zodanige wijze dat de kwaliteit van de leefomgeving minder wordt belast. Tegelijk merkt een ieder dat het lang duurt voordat een weg of spoorlijn wordt gerealiseerd. Tussen het ontstaan van problemen en het uiteindelijk oplossen van die problemen zitten soms tientallen jaren. Dat duurt te lang.

De besluitvorming in Nederland moet slagvaardiger en sneller kunnen. De behoefte aan die versnelling wordt breed gevoeld in de samenleving. Bij de mensen op weg, gebruikers van het spoor, bestuurders en belangenorganisaties. Het beeld is dat de besluiten sneller kunnen worden genomen en de realisatie van wegen en spoorwegen sneller kan, terwijl dat niet ten koste hoeft te gaan van de zorgvuldigheid van besluiten ten aanzien van belangenafweging en inspraak.

De gewenste versnelling is in de eerste plaats te bereiken door versnelling van het besluitvormingsproces en de daaraan gekoppelde procedures. Om over deze problematiek te adviseren wordt de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten ingesteld.

In de tweede plaats is versnelling mogelijk door de inzet van private middelen. Daarbij is de gedachte dat met private initiatieven of financiering het mogelijk moet zijn de besluitvorming en uitvoering te versnellen en mogelijk extra middelen beschikbaar te krijgen voor de uitvoering van infrastructurele projecten. Voor dit vraagstuk is de commissie private financiering infrastructuur ingesteld.

In de kern richten de adviezen van beide commissies zich op snellere besluitvorming over de infrastructuur. Beide commissies stemmen hun werkzaamheden en advisering op elkaar af.

De taakomschrijving van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten luidt als volgt.

A. De Commissie wordt verzocht aan te geven waar de werkelijke oorzaken van de vertraging van grote infrastructuurprojecten zijn gelegen.

B. De Commissie wordt gevraagd te onderzoeken waar zich nog mogelijkheden voordoen om tot substantiële versnelling te kunnen overgaan, oplossingen aan te dragen om de geconstateerde vertragingen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen, aanbevelingen te doen voor de inrichting van besluitvormingsproces van infrastructurele projecten met inbegrip van zorgvuldige belangenafweging en inspraak.

## Toelichting

Een eerste analyse geeft aan dat de wérkelijke oorzaken van de vertraging van grote infrastructuurprojecten liggen in:

- de bestuurlijke en politieke consensuscultuur en 'drukte' ('het is te druk'); én
- de 'inherente' grote-project-complexiteit (inhoudelijk, juridisch, bestuurlijk, politiek, financieel, 'intern') ('het is te complex').

De volgende onderwerpen zal de Commissie mede bij haar werkzaamheden betrekken:

- De mogelijkheden van wetgeving, waarbij ook de gedachte van de één-besluitregeling zoals voorgesteld in de motie Rutte/Verhagen (Kamerstukken 2006/07, 30 800, nr. 22)
- De vraag of op langere termijn (na 2015) ontkoppeling wenselijk is, zodat niet langer bij elk ruimtelijk besluit toetsing aan de grenswaarden plaats moet vinden
- Bij het zoeken naar oplossingen zal worden aangegeven in hoeverre de aangedragen oplossingen soelaas (hadden) kunnen bieden bij drie voorbeeldprojecten.
- De ervaringen die het buitenland zijn opgedaan ten aanzien van besluitvorming infrastructuurprojecten
- De mogelijkheden om het tracébesluit te splitsen in een aanlegbesluit en een ingebruiknemingsbesluit, zoals onder meer geopperd door de heer Brinkman
- Advies over het aantal te onderzoeken alternatieven in relatie tot de studielasten en de beslisinformatie en de mate van detailniveau ervan die nodig is om tot goede en zorgvuldige besluitvorming over infrastructuurprojecten te komen.

Naast deze analyse is het van belang te onderkennen dat het kabinet aan de Tweede Kamer al aandacht heeft gevraagd voor een aantal aandachtspunten, die ook bij werkzaamheden van de commissie van belang zijn. Met name de onderstaande passage uit de brief aan de TK van 5 juni j.l. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29 385, nr. 10) is daarbij richtinggevend.

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

Deze commissie zou onderzoek moeten doen hoe decentrale overheden zo optimaal mogelijk bij het proces betrokken kunnen worden, met als doel bestuurlijke drukte te voorkomen, maar ook om ten behoeve van de studie een zo groot mogelijk bestuurlijk draagvlak te creëren voor een gedragen kosteneffectieve oplossing. Het uiteindelijke

doel is te komen tot een beter beheerst planproces met zorgvuldigheid richting omgeving. Uiteraard zal daar in beschouwing genomen moeten worden hoe de besluitvorming over de nut/noodzaakdiscussie plaatsvindt en de wijze waarop belanghebbenden daarbij worden betrokken.

Binnenkort wil ik samen met de minister van VROM deze commissie een taakopdracht geven om bovenstaande uit te werken. Ik wil de commissie daarbij specifiek vragen in hoeverre de MIT-verkenning kan dienen om dat open planproces, waarin breed verkend wordt wat oplossingsrichtingen<sup>1</sup>, zijn te faciliteren. In dat kader wil ik de in te stellen commissie ook verzoeken de gedachte om te komen tot een één-besluitregeling mee te nemen.”

In lijn met het Coalitieakkoord is daarbij de bestuurlijke drukte rond besluiten en het bereiken van een zo groot mogelijk bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor een gedragen kosteneffectieve oplossing onderwerp van advisering. In het Coalitieakkoord staat verder dat er zal worden ingezet op het accommoderen van mobiliteitsbehoeften op een zodanige wijze dat de kwaliteit van de leefomgeving in afnemende mate wordt belast. Met dit uitgangspunt dient de commissie uiteraard rekening te houden.

#### **Tijd**

Aanbieding van advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voorjaar 2008.

---

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

## Bijlage 2

### **Taakomschrijving Commissie private financiering van infrastructuur**

De minister van Verkeer en Waterstaat werkt aan een betere en veiligere bereikbaarheid van onze economische centra. Om dat te realiseren is een versnelling van besluitvorming en totstandkoming van investeringen in de weg- en spoorinfrastructuur wenselijk. Een mogelijkheid om dit te bewerkstelligen, die in de Tweede Kamer en door veel maatschappelijke partijen wordt geopperd, is het toepassen van private financiering van infrastructurele investeringen. Daarbij is de gedachte dat met private initiatieven of financiering het mogelijk moet zijn de uitvoering te versnellen en mogelijk extra middelen beschikbaar te krijgen voor de uitvoering van infrastructurele projecten, zonder dat daarbij sprake is van het via een omweg belasten van de Rijksbegroting.

Aangezien private financiering van infrastructuur zou leiden tot een wijziging van het huidige bekostigingsstelsel van infrastructuur, is in overleg met de minister van Financiën besloten een commissie van deskundigen in te stellen. Deze commissie zal aan de ene kant de kansen van private financiering in beeld moeten brengen, maar tegelijkertijd ook de afwegingen die moeten worden gemaakt ten aanzien van ingezet kabinetsbeleid en andere publieke belangen, waaronder de institutionele kaders ten aanzien van rijksfinanciën.

Bij de beoordeling van de kansen is het belangrijk ook de maatschappelijke meerwaarde voor de gebruiker/belastingbetaler, de efficiency van het netwerkmanagement en de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling tussen publieke en private partijen mee te wegen. De aanbevelingen van de commissie moeten bovendien passen binnen het kabinetsstandpunt 'Anders betalen voor mobiliteit', dat in het najaar naar de Kamer wordt verzonden.

De taakomschrijving van de Commissie private financiering van infrastructuur luidt als volgt:

- De commissie brengt mogelijke toepassingen van private financiering van infrastructuur in beeld, waarbij sprake is van "value for money" voor de belastingbetaler/gebruiker, in de vorm van positieve maatschappelijke baten en/of een verbeterde dienstverlening. Daarbij geeft de commissie inzicht in toe te passen arrangementen en de voorwaarden waaraan zou moeten worden voldaan om private financiering van of eventuele extra middelen voor infrastructuur mogelijk te maken, zonder dat er daarbij sprake is van het via een omweg belasten van de rijksbegroting. Tevens adviseert zij over de publieke afwegingen die moeten worden gemaakt ten aanzien van de rijksfinanciën en andere aspecten van het algemeen belang.
- De commissie onderzoekt tevens de implicaties van private financiering voor de organisatie van het wegbeheer – en zo mogelijk het spoorbeheer – en die voor de doelmatigheid van het infrastructuur-netwerkmanagement.

**Tijd**

Aanbieding van advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën begin 2008.