

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

132

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat over de *totstandkoming van grote projecten* (ingezonden 9 augustus 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 5 oktober 2010).

Vraag 1

Onderschrijft u de kritiek over het gebrek aan kennis en inzicht bij bestuurders die moeten onderhandelen en beslissen over ontwerp en uitvoering van grote projecten?¹ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

We delen deze constatering niet. De bestuurder dient ervoor zorg te dragen dat hij/zij de kennis en informatie heeft die nodig is voor het te nemen besluit. Dit uitgangspunt werd tot voor kort vertaald in het in vrijwel alle fasen van een project gedetailleerd uitrekenen van de effecten van de voorgenomen maatregel. Deze gedetailleerde berekeningen bleken – in tegenstelling tot een inschatting van ordegrrootte van de effecten – bij het nemen van het besluit slechts een beperkte rol te spelen. Door het detail-niveau was de kans op rekenfouten groot, het legde een groot beslag op de organisatie en was voor de samenleving moeilijk navolgbaar. De Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten heeft daarnaast opgemerkt dat de overheid daarmee schijnzekerheden creëerde. Met de Sneller & Beter werkwijze wordt de informatie toegesneden op het te nemen besluit. Naarmate de besluitvorming concreter wordt, worden berekeningen gedetailleerder. Daarnaast wordt via het stimuleren van participatietrajecten, beter dan tot voor kort, gebruik gemaakt van de kennis, waarover mensen en organisaties in de directe omgeving van het project beschikken.

Vraag 2

Onderschrijft u de beweringen dat onderzoekers niet altijd even onafhankelijk de feiten over de consequenties van een groot project rapporteren aan opdrachtgevende bestuurders waardoor de bestuurders en controlerende organen onjuist of onvolledig geïnformeerd worden? Zo nee, waarom niet?

¹ EenVandaag, 5 augustus 2010.

Antwoord 2

We hebben geen concrete aanwijzingen om te twijfelen aan de onafhankelijkheid en de professionaliteit van de onderzoekers. In het geval dat bij een onderzoek vraagtekens naar de juistheid en volledigheid van het onderzoek worden gezet, wordt veelal een second opinion op dat onderzoek uitgevoerd. Zo wordt in het werkproces van de maatschappelijke kosten baten analyse in verband met de complexiteit al de kennis en kunde van het Centraal Planbureau (als controle) betrokken.

Vraag 3

Onderschrijft u dat het gebrek aan kennis en inzicht over voorbereiding en uitvoering van grote projecten bij bestuurders en controlerende organen negatieve gevolgen en budgetoverschrijdingen tot gevolg heeft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Wij kennen geen causaal verband tussen budgetoverschrijdingen en een mogelijk gebrek aan kennis en inzicht over voorbereiding en uitvoering bij bestuurders en controlerende organen.

Het ontstaan van budgettaire overschrijdingen kent een aantal oorzaken. Hiervoor verwijs ik naar de recente constatering uit het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten en het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. De adviezen worden momenteel verwerkt in procedures en werkprocessen. Hierbij is aandacht voor het budgettair kader van grote projecten. De kern daarbij is: realistische ramingen en zorgen voor een financiële uitvoerbaarheid van de voorkeursbeslissing.

Vraag 4

Bent u naar aanleiding van de geuite kritiek en mede gelet op eerder overleg hierover in de Tweede Kamer bereid om naast de Rijksprojectenacademie een landelijk projectencentrum in te stellen waarin de deskundigheid en ervaring met grote projecten bijeengebracht wordt ter ondersteuning van bestuurders?² Zo nee, waarom niet? Hoe gaat u dan de negatieve consequenties en budgetoverschrijdingen bij grote projecten voorkomen?

Antwoord 4

We zijn nog steeds van mening dat een aparte organisatie waarin deskundigheid en ervaring met grote projecten wordt gebundeld, niet noodzakelijk is. Zo maken Verkeer en Waterstaat en VROM afspraken om op vernieuwende manieren grote projecten aan te pakken en meer samenwerking over de ministeries heen en met de regio's te organiseren. Hierbij wordt elkaars expertise gebruikt. Met name de bestaande rijksdiensten, die zich bezig houden met grote projecten, zoals ProRail, Rijkswaterstaat en Rijksgebouwendienst, benutten meer en meer elkaars deskundigheid en ervaring. Met het realiseren van grote projecten wordt veel kennis ontwikkeld bijvoorbeeld m.b.t. kosten-baten analyses en milieu-effectrapportages.

Kennis en expertise worden al actief uitgewisseld via de Rijksprojectenacademie, het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) en het samenwerkingsverband PPS bij het Rijk. Verder ben ik met bestuurders in gesprek over de implementatie van de Sneller & Beter werkwijze in projecten.

De ervaring met DBFM (O), toegepast in de realisatiefase (Design, Build, Finance, Maintain, Operate – projecten) heeft geleid tot bruikbare inzichten in het op tijd en binnen budget realiseren van projecten. Deze inzichten kunnen ook worden toegepast voor het op tijd en binnen budget realiseren van andere projecten van de rijksoverheid. Hierover is uw Kamer onlangs geïnformeerd met de DBFM (O) Voortgangsrapportage 2010, van 11 juni 2010. Ook is het zo dat, uiteraard onder voorwaarde van heldere afspraken, andere overheden een beroep kunnen doen op de kennis en expertise van rijksdiensten.

Hiermee geven we invulling aan de gedachte achter een rijksprojectenbureau, namelijk op een doeltreffende en doelmatige manier samenwerken, maar zonder nieuwe bureaucratie te introduceren.

² Debat op 11 maart 2009.