

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 27 maart 2000

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

De leden van de fractie van **GroenLinks** deelden mee met enigszins gemengde gevoelens kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet (eerste tranche). Uiteraard hebben zij geen bezwaar om procedures in de besluitvorming rondom infrastructuur efficiënter en sneller te doorlopen. Maar dat mag niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid waarmee gepoogd wordt om een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak aan de besluitvorming mee te geven. Gelet op een goede inpassing van de tracébesluiten in de bestaande omgeving hechten de leden van de GroenLinks-fractie zeer aan een open en intensief overleg met alle betrokken partijen. Juist op dat punt hebben de leden van de fractie van GroenLinks de nodige twijfels.

In de eerste plaats vinden zij de noodzaak om tot deze wijzigingsvoorstellen over te gaan matig onderbouwd. Aanleiding voor het wetsvoorstel was een Evaluatie Tracéwet, waarin het tot stand komen van twee tracébesluiten wordt geëvalueerd. De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of het niet verstandiger was geweest om met wijzigingsvoorstellen te wachten tot er meer en substantiëler evaluatiemateriaal ter beschikking was. Nu laadt de regering toch op zijn minst de verdenking op zich dat ze los van de bestaande praktijk sowieso een sterkere greep op het proces wil hebben.

Dat wreekt zich te meer daar uit verschillende rapporten blijkt dat niet zozeer de procedures een sta-in-de-weg zijn voor efficiënte procedures, maar vooral ook een gebrekkig proces- en projectmanagement van de zijde van de verschillende overheden en niet in de laatste plaats van de rijksoverheid zelf. Opmerkelijk is in dit verband ook de conclusie die wordt getrokken uit de Internationale vergelijking Besluitvorming Infrastructuur, die gemaakt is door de Directie Strategie en Coördinatie van het ministerie van verkeer en Waterstaat. Daarin staat: «Landen die inzetten op snelle besluitvorming slagen er niet in dit te bereiken, maar boeten wel aan rijkdom in de afwegingen in, terwijl landen waar een breed

¹ Samenstelling: Baarda (CDA) (*voorzitter*), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66) (*plv. voorzitter*), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA) en Van der Lans (GL).

perspectief en heroverweging hoog worden gewaardeerd deze rijkdom wel realiseren zonder snelheid te verliezen. Veel tijdverlies is niet het gevolg van moeizame inspraakprocedures, maar van gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en pressiegroepen. Met andere woorden: de pijn zit voornamelijk in het informele voorbereidingstraject, met verbetering van het procesmanagement is hoogst waarschijnlijk dus veel meer tijdwinst te boeken dan met het bekorten van de procedures.»

Het aanvaarden van deze wetswijziging neemt dat probleem niet weg. Die constatering was op zichzelf al een reden geweest om de aanpassing van de Tracéwet op een wat meer overwogen manier te doen verlopen. De leden van de fractie van GroenLinks zijn daarom nieuwsgierig naar de maatregelen die de regering in petto heeft om het tekortschietend project- en procesmanagement te verbeteren.

Goed en geregeld overleg met de betrokken overheden en met maatschappelijke groeperingen zijn essentiële onderdelen van dit procesmanagement. Hoe dat precies vorm moet krijgen blijft ook na aanvaarding van het wetsvoorstel door de Tweede kamer nog steeds onduidelijk. De leden van de fractie van GroenLinks zijn dan ook zeer nieuwsgierig hoe de regering inhoud gaat geven aan de met algemene stemmen aangenomen motie-Van der Steenhoven, waarin de regering gevraagd wordt «om op korte termijn een beleidsnotitie op te stellen over de wijze waarop lokale overheden en belanghebbenden conform het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat betrokken zullen worden vanaf het begin van een project.» De leden van de fractie van GroenLinks willen de inhoud van deze notitie graag meenemen in hun ultieme beoordeling van dit wetsvoorstel.

Drie punten zijn in dit opzicht voor de leden van de fractie van GroenLinks van groot belang. Ten eerste zouden de leden van de fractie van GroenLinks een beschouwing van de zijde van de regering op prijs stellen, waarin zij een verbinding legt tussen het groene-polderstatuut en de vormgeving van betrokkenheid van lokale overheden en maatschappelijke organisaties bij het tot standkomen van een Tracébesluit.

In de tweede plaats zouden de leden van de fractie van GroenLinks graag van de regering vernemen welk beleid zij voor toekomstige tracébesluiten in petto hebben met betrekking tot het proces van interactieve besluitvorming. Aan welke vormen wordt gedacht? Wordt een nut- en noodzaak-discussie standaard?

In de derde plaats is het de leden van de GroenLinks-fractie opgevallen dat tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer de betrokken bewindslieden zich niet eensluitend uitspraken over de rol van een mogelijke tracéadviescommissie. De minister van Verkeer en Waterstaat zei letterlijk daar «niets voor te voelen». De minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer daarentegen meende dat het «in concrete gevallen mogelijk zou moeten zijn om een dergelijke consensus te bevorderen door tracéadviescommissie in te stellen. Ik kan mij voorstellen dat dat in bepaalde situaties kan leiden tot een versnelling van de procedure en tot een versterking van de mogelijkheid om tot consensus te komen. In bepaalde concrete gevallen zou ik mij kunnen voorstellen dat het voor de rijksoverheid moeilijk is om, wanneer door medeoverheden wordt gevraagd om een tracéadviescommissie in te stellen, dat te weigeren.» Beide bewindslieden voelen echter niets voor een wettelijke regeling. Om richting te kunnen geven aan een bestuurlijke praktijk is het echter verstandig om de opmerkingen van de minister van VROM te verduidelijken. Wat voor situaties en gevallen heeft hij op het oog als hij spreekt «bepaalde concrete gevallen»? In welke gevallen zou de rijksoverheid een verzoek van medeoverheden om tot een tracéadviescommissie te komen wel kunnen weigeren?

Tenslotte begint het de leden van de fractie van GroenLinks enigszins te duizelen als zij het aantal wetsvoorstellen zien dat betrekking heeft op de

besluitvorming over grote infrastructurele projecten. De vraag doet zich voor of het niet verstandig zou zijn om te streven naar bijvoorbeeld een samenhangend wettelijke regime voor projectprocedures. De leden van de fractie van GroenLinks zouden van de regering ook graag een nadere toelichting krijgen over hoe het voorliggende wetsvoorstel zich verhoudt tot andere wetten met betrekking tot grote infrastructurele projecten en met de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke ordening, waarover de minister van VROM onlangs een discussiestuk aan het parlement heeft aangeboden.

De leden, behorende tot de fractie van de **SGP**, mede namens de fractie van **RPF/GPV**, deelden mee het met de strekking van de Wet die beoogt de procedures die doorlopen moeten worden om (rijks)infrastructuur te realiseren, te vereenvoudigen en te bespoedigen eens te zijn. Wel hebben zij een aantal vragen. Met betrekking tot de forse beperking van de beleidsruimte voor decentrale overheden wilden zij graag van de minister horen of er voor deze overheden waarborgen kunnen worden gegeven, dat door de rijksoverheid niet teveel eenzijdig van bovenaf wordt geregeld.

Deze wetgeving om de procedures te verkorten getuigt niet echt van een integrale visie, zo stelden deze leden vervolgens. Graag vernemen zij of en zo ja, wanneer een dergelijke visie beschikbaar is.

Tot slot vroegen deze leden of de regering de samenhang kan aangeven tussen het onderhavige voorstel, de integrale herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening en de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht, zowel inhoudelijk als procedureel. Bestaat niet het risico van een langjarige periode waarin burgers en organen van openbaar bestuur met voortdurend wisselende wettelijke regelingen betreffende de ordening van de ruimte zullen worden geconfronteerd?

Het lid van de **Onafhankelijke Senaatsfractie** (OSF) deelde mee met belangstelling kennis te hebben genomen van de wetswijziging. Daarbij rezen de volgende vragen.

Gegeven het doel van de wetswijziging n.l. versnelling van de procedures rond aanleg van infrastructuur vraagt dit lid de minister enig inzicht te geven in de te boeken tijdwinst¹. Is de grootste tijdwinst niet veeleer te bereiken door sneller optreden van de regering zelf in voorbereidende fase? Ligt het daarom niet meer voor de hand om de regering zelf terzake aan termijn te binden alvorens tot zo'n zwaar middel als het (automatisch) buiten werking stellen van bestemmingsplannen over te gaan? Zou een grotere plankwaliteit (nut en noodzaak beter onderbouwd) niet zonder wetswijziging tot eenzelfde of grotere tijdwinst kunnen leiden?

Recente ervaringen met grote infrastructurele werken wijzen uit dat door de uitgeoefende «hindermacht» tot betere (inpassings-)oplossingen werd gekomen dan aanvankelijk op het tekenshot stonden. Zorgvuldigheid moet toch zijn tijd hebben?

Onder verwijzing naar de studie «Hoe spoort het water?» waaruit blijkt hoe weinig zorgvuldig de voorbereiding en besluitvorming inzake de Betuweroute zijn verlopen, kan toch niet met enig gezag worden gepleit voor het toepassen van terugwerkende kracht terzake, als al terugwerkende kracht moet worden gehanteerd in zijn algemeenheid. Hoe is die inbreng in eerdere fase nu concreet?

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen

¹ Op grond van recente «vertragingsservaring» bij HSL, Betuweroute, «Vijfde» baan Schiphol.