

Vergaderjaar 1998–1999

26 343

Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

1.1 Bij brief van de eerste ondergetekende van 21 januari 1997, HW/RI 96/1884, aan de Tweede Kamer is het rapport betreffende de (eerste) evaluatie van de Tracéwet aan de Tweede Kamer aangeboden. Mede naar aanleiding daarvan hebben wij geconcludeerd dat de wet op een aantal punten wijziging behoeft. Het gaat daarbij enerzijds om de dringend gewenste versnelling en vereenvoudiging van de procedures die doorlopen moeten worden om (rijks)infrastructuur te realiseren en anderzijds om zaken van andere aard, zoals die mede uit de evaluatie naar voren zijn gekomen.

1.2 Bij brief van 5 februari 1998, DGP/IB/V 820602, aan de Tweede Kamer is nader ingegaan op het voorgenomen proces van herziening van de Tracéwet. Daarbij is aangegeven dat er aanleiding is om, daar waar het betreft de voornemens tot vereenvoudiging en bespoediging van procedures, op korte termijn tot wetgeving te komen. Alsdan kan van een daarop gerichte wijziging van de wet nog mede gebruik worden gemaakt ten behoeve van de realisatie van de hoge-snelheidslijn-zuid. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ter uitvoering van het wetgevingsvoornemen, zoals dit weergegeven in de zojuist genoemde brief en gaat over de eerste tranche van de voorgenomen herziening van de Tracéwet. Het ligt in de bedoeling het voorstel met instemming van de Staten-Generaal spoedig in werking te laten treden.

Het ligt voorts in de bedoeling in de tweede tranche van de voorgenomen herziening van de Tracéwet de andere wenselijk geachte wijzigingen op te nemen; daartoe behoort een wettelijke regeling inzake nadeelcompensatie.

1.3 In het onderhavige wetsvoorstel komen de navolgende punten aan de orde:

- a. het tracébesluit behelst ex lege vrijstelling van die bepalingen in

geldende bestemmingsplannen, die aan de aanleg van het tracé in de weg staan. Dit betekent een aanzienlijke versnelling en vereenvoudiging van de procedures en komt daarmee tevens de beheersbaarheid van het besluitvormingsproces ten goede.

Met de keuze voor een dergelijke vrijstellingsconstructie wordt aangesloten bij recente in voorbereiding zijnde maatregelen om in de Wet op de Ruimtelijke Ordening naast de lijn van afweging van ruimtelijke plannen ook een zelfstandige mogelijkheid tot besluitvorming over concrete projecten (de zogenoemde zelfstandige projectprocedure) te verankeren.

- b. in de lijn van hetgeen is geschied in de Wet op de waterkering wordt voorzien in een regeling die erop gericht is dat het proces van vergunningverlening beter dan nu het geval is, wordt beheerst en bespoedigd. Het gaat hier om coördinatie van rijkswege en parallel-schakeling van de procedures, gericht op het verkrijgen van de vereiste vergunningen.
- c. in het verlengde van onderdeel b wordt voorzien in concentratie van rechtsbescherming met betrekking tot de beschikkingen op aanvragen om vergunning en eventueel andere, ambtshalve te nemen besluiten. Voorts wordt de rechter op termijn gesteld met betrekking tot de beslissing op beroepen tegen genoemde besluiten en tracébesluiten.

1.4 Inmiddels is de wenselijkheid gebleken dat het onderhavige wetsvoorstel tevens wordt benut ten behoeve van de uitvoering van het tracébesluit inzake de Betuwe-route. Dat tracébesluit is vastgesteld op 29 november 1996. Vanaf die datum begint een termijn van een jaar te lopen waarbinnen de betrokken gemeenten planologische medewerking dienen te geven aan dat besluit. Hoewel die planologische medewerking derhalve inmiddels in het geldende wettelijk systeem had moeten zijn voltooid, is dit ten aanzien van een aantal gemeenten niet het geval. Gelet daarop wordt voorgesteld om het instrumentarium van het onderhavige wetsvoorstel mede te hanteren voor de doorwerking van het tracébesluiten inzake de Betuwe-route.

1.5 Het onderhavige wetsvoorstel zal worden gevolgd door een wijziging van de luchtvaartwetgeving (wijziging Wet luchtverkeer), die er mede op gericht zal zijn te komen tot meer beheersing en bespoediging van procedures, gericht op de aanleg van luchtvaarterreinen. Het ligt voorts in het voornemen om voor de aanleg van andere rijksprojecten dan die welke vallen onder de Tracéwet of de luchtvaartwetgeving, een regeling te treffen die er evenzeer op gericht is om de ter zake geldende procedures te beheersen en te bespoedigen (regeling in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake een rijksprojectenprocedure). Tenslotte ligt het in het voornemen, aan de hand van een te verrichten evaluatie van de Wet op de waterkering, een structurele, op bespoediging en vereenvoudiging gerichte regeling te treffen voor de totstandbrenging van dijkversterkingswerken.

Met het hier bedoelde in voorbereiding zijnde kwartet wetgeving zal kunnen worden beschikt over voldoende middelen om de procedures voor de totstandkoming van rijksprojecten (en dijkversterkingsprojecten) voldoende te beheersen en zo veel mogelijk te bespoedigen. Verwacht mag worden dat met het gereedkomen van deze wetgevingsprojecten incidentele projectwetgeving tot het verleden zal behoren.

2. Het tracébesluit in relatie tot de ruimtelijke ordening

2.1 In de geldende wet is het zo dat met het oog op de uitvoering van een tracébesluit de ruimtelijke plannen in overeenstemming gebracht moeten worden met dat tracébesluit. Dit vergt het volgen van afzonderlijke procedures, die een prelude hebben bij de totstandkoming van het tracébesluit.

Indien de betrokken gemeenten en provincie(s) hebben aangegeven, na het uitbrengen van het ontwerp-tracébesluit, dat zij planologische medewerking willen verlenen, hebben zij na vaststelling van het tracébesluit een jaar de tijd om die planologische medewerking vorm te geven. Ten aanzien van de betrokken provincie(s) kan dit inhouden dat een streekplan moet worden aangepast. Wat de gemeenten betreft kan zulks geschieden door het aanpassen van het desbetreffende bestemmingsplan, maar het verlenen van vrijstelling van het geldende bestemmingsplan (artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening) is ook voldoende. In beide gevallen is goedkeuring van het provinciebestuur (goedkeuring van het desbetreffende bestemmingsplan onderscheidenlijk verklaring van geen bezwaar met betrekking tot de hier bedoelde vrijstelling) vereist. Vervolgens staat tegen de beslissing beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien de betrokken gemeenten of provincie(s) geen planologische medewerking willen verlenen, geeft ingevolge de geldende wet de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gelijktijdig met de vaststelling van het tracé een aanwijzing ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening om de ruimtelijke plannen aan te passen.

2.2 Het zal duidelijk zijn dat de meerwaarde van de zojuist beschreven RO-procedures, voor zover zij niet meer inhouden dan het ruimtelijk «vertalen» van het desbetreffende tracébesluit, hoogst betrekkelijk is. De feitelijke afweging van de ruimtelijk relevante aspecten heeft immers al plaatsgehad in het kader van de totstandkoming van het tracébesluit. Reeds daarom is vereenvoudiging van het stelsel wenselijk.

2.3 Uitgaande van de zojuist beschreven overweging is de conclusie dat het apart bewandelen van het ruimtelijk-ordeningstraject, voor zover dit er uitsluitend toe strekt om de planologische beletselen weg te nemen als gevolg van het tracébesluit, niet nodig is en dus ondoelmatig. Van belang hierbij is ook dat de procedure, gericht op de totstandkoming van een tracébesluit, met zodanige waarborgen is omgeven dat het verantwoord mag worden geacht dat het planologisch traject niet hoeft te worden bewandeld voor het kunnen realiseren van het tracé. De wetgever kan derhalve zelf de consequentie trekken in het ruimtelijk spoor. Het louter aanpassen van streek- of bestemmingsplan om de zaken te schrappen die zich niet verdragen met het tracébesluit is niet langer nodig.

2.4 Met het oog op het voorgaande bevat het wetsvoorstel (wijziging van artikel 15) de constructie dat het vastgestelde tracébesluit van rechtswege het karakter heeft van een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Met de hier bedoelde vrijstelling worden alle planologische belemmeringen op grond van bestemmingsplannen die aan de realisering van het tracé in de weg kunnen staan, weggenomen. Het gaat daarbij om vrijstelling van de geldende bestemmingen van de gronden en de bijbehorende voorschriften.

In het verlengde van deze bepaling is in het zevende lid tevens aangegeven dat een eventueel aanlegvergunningvereiste buiten toepassing blijft voor het gebied dat is begrepen in het vastgestelde tracébesluit. Nu het tracébesluit een vrijstelling inhoudt van geldende bestemmingen,

verliest een aanlegvergunningstelsel dat strekt tot bescherming van die bestemmingen, immers zijn betekenis.

Tenslotte is in het belang van de doorwerking van het tracébesluit in het achtste lid bepaald dat voorschriften, gesteld in een leefmilieuverordening op basis van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing, buiten toepassing blijven voor zover zij strijdig zijn met een tracébesluit.

2.5 Behalve als vrijstelling geldt het tracébesluit volgens het wetsvoorstel als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de WRO. Beoogd doel daarvan is het geven van voorbereidingsbescherming voor het gebied van het tracé, alsmede voor de bij het tracébesluit behorende geluidszone.

Op het moment dat het tracébesluit wordt vastgesteld zal nog niet de eigendom van alle benodigde gronden voor de aanleg van het tracé door het rijk zijn verkregen.

Omdat het meestal nog enkele jaren kan duren voor met de aanleg wordt begonnen, bestaat de kans dat voor nog niet gerealiseerde bouw-mogelijkheden in geldende bestemmingsplannen bouwvoorvragen worden ingediend. Hoewel deze veelal in strijd zullen zijn met het tracébesluit, zouden zij moeten worden gehonoreerd op grond van het imperatief/limitatief stelsel van de Woningwet (artikel 44 Woningwet). Het tracébesluit geeft weliswaar voor zover nodig vrijstelling van bepalingen van bestemmingsplannen, maar herziet de bestemmingen uit het plan niet. Het doel van de voorgestelde bepaling is dat er ten behoeve van de aanleg van het tracé een voorbereidingsbescherming geldt door middel van de aanhoudingsplicht, bedoeld in artikel 50 van de Woningwet. Een dergelijke aanhoudingsverplichting moet uiteraard niet gelden voor de werken, werkzaamheden en bouwwerken, benodigd voor de realisering van het tracé. In het wetsvoorstel is een en ander geregeld door de aanhoudingsverplichting voor die gevallen buiten werking te verklaren. Daarom worden aanvragen om bouwvergunning die passen in het tracébesluit rechtstreeks getoetst aan artikel 44 van de Woningwet. Omdat op grond van het voorgestelde artikel 15, zesde lid, het vastgestelde tracébesluit geldt als vrijstelling in de zin van artikel 19 van de WRO, moeten deze vergunningen worden verleend.

Over de bij het tracébesluit behorende geluidszone kan het volgende worden opgemerkt. Uit de Wet geluidhinder en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en het Besluit geluidhinder spoorwegen vloeit voort dat zich aan weerszijden van een tracé voor wegen en spoorwegen zones bevinden, waarbinnen met het oog op geluidhinder planologische beperkingen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten: de zogenaamde ten hoogste toelaatbare waarden. In het wetsvoorstel is opgenomen dat eventuele hogere waarden, die tot nu toe als afzonderlijk besluit door de provincie moesten worden bepaald, nu bij het tracébesluit zelf worden verleend. Om te voorkomen dat in die zone bouwvoorvragen met betrekking tot bouwvoorvragen in geldende bestemmingsplannen door de gemeenten zouden moeten worden gehonoreerd, is er voorzien in het wettelijk verlenen aan het tracébesluit van de status van voorbereidingsbesluit met de daarbij behorende aanhoudingsverplichting. Gekozen is voor een selectief werkende aanhoudingsplicht, namelijk uitsluitend voor geprojecteerde woningen en andere geluidsgevoelige objecten, en dan ook nog alleen voor zover deze de hoogst toelaatbare waarden op grond van de Wet geluidhinder te boven zullen gaan. Indien een gemeente wél een bouwvergunning wil verlenen voor geluidsgevoelige bebouwing in de bedoelde zone, dan kan zij op grond van artikel 50, vijfde lid, de aanhoudingsplicht doorbreken.

De voorlaatste en laatste volzin van artikel 15, derde lid, betreffen het moment waarop de voorbereidingsbescherming van het tracébesluit komt te vervallen. In afwijking van de bepalingen in de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor reguliere voorbereidingsbesluiten – verwezen wordt naar de derde en vierde volzin van het derde lid – vervalt de voorbereidingsbescherming zodra voor het gebied van het tracébesluit respectievelijk de genoemde geluidszone een bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit van kracht is geworden.

2.6 Het vorenstaande laat onverlet dat provincies en gemeenten hun streekplannen en bestemmingsplannen aanpassen aan het desbetreffende tracébesluit. Daartoe kan bijvoorbeeld aanleiding zijn in verband met het treffen van bepaalde voorzieningen in verband met de aanleg van een tracé (fietspaden, aanpassing landschap). Voor de aanleg van een bepaald tracé hoeft evenwel niet te worden gewacht totdat bedoelde aanpassing van een bepaald streekplan of bestemmingsplan haar beslag heeft gekregen.

2.7 Zolang het desbetreffende bestemmingsplan nog niet is aangepast aan een onherroepelijk geworden tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan geïnteresseerden die kennis willen nemen van dat bestemmingsplan, tevens inzage te verschaffen ten aanzien van het betrokken tracébesluit dat betrekking heeft op het gebied dat wordt bestreken door het bestemmingsplan. Dit is bepaald in artikel 15, negende lid.

3. Van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit

3.1 Onder de geldende wet (artikel 15) is het zo dat de vaststelling van het tracé in het tracébesluit «overeenkomstig» het ontwerp-tracébesluit (OTB) dient plaats te vinden. Indien een ander, van het OTB afwijkend tracé wordt bepaald, is de minister verplicht eerst een gewijzigd ontwerp-tracébesluit in procedure te brengen, alvorens een zodanig tracébesluit te kunnen vaststellen.

Deze regeling leidt er in de praktijk toe dat zoveel mogelijk aan het ontwerp-tracébesluit wordt vastgehouden teneinde vertraging in de besluitvorming over het werk te voorkomen. Anders gezegd: het OTB is in de praktijk vaak een «eindbod», teneinde een nieuwe tervisielegging en adviesronde te voorkomen.

De zojuist weergegeven opzet waarbij bij wijziging van voorkeur voor een bepaald tracé een gewijzigd OTB in procedure moet worden gebracht en niet rechtstreeks een tracébesluit kan worden vastgesteld, houdt verband met de omstandigheid dat bij het uitbrengen van het OTB aan de betrokken overheden moet worden gevraagd of zij planologische medewerking aan het OTB willen verlenen.

Willen zij geen planologische medewerking verlenen en wordt het tracé vastgesteld overeenkomstig het OTB, dan geeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ingevolge artikel 15, tweede en derde lid, van de Tracéwet tegelijkertijd met de vaststelling van het tracébesluit een aanwijzing ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening aan de betrokken provincie of gemeente(n) om het streekplan of het bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit aan te passen. Indien een tracébesluit zou worden vastgesteld, dat afwijkt van het OTB, is niet bekend of de betrokken overheden planologische medewerking daaraan willen verlenen, aangezien hun dat niet is gevraagd en weet de minister dus ook niet of hij een aanwijzing ingevolge de WRO dient te geven.

3.2 In de praktijk is het voorgekomen dat in de inspraakprocedure of in het bestuurlijk overleg op basis van het OTB verlangens werden geuit tot

aanpassing van het OTB, waaraan het rijk op zich tegemoet wilde komen. Het dilemma was dan evenwel dat het inwilligen van die verlangens gepaard moest gaan met het ontwerpen van een aangepast OTB en met een terinzagelegging daarvan. Gelet op de geldende wetstekst viel daaraan niet te ontkomen ook in de gevallen waarin de wijziging niet ingrijpend genoemd kan worden. Zodanige nieuwe terinzagelegging en inspraakprocedure veroorzaakten evenwel oponthoud, hetgeen, gelet op de urgentie van bepaalde werken, een extra-probleem opleverde.

In verband met het vorenstaande wordt afgestapt van de praktijk dat het OTB in beginsel een eindbod is. In de voorgestelde opzet is het OTB een normaal ontwerp-besluit ten aanzien waarvan belanghebbenden en bestuursorganen hun opmerkingen naar voren kunnen brengen. Indien daartoe in verband met die opmerkingen aanleiding is, leiden die opmerkingen tot een tracébesluit dat afwijkt van het OTB. Het is in een dergelijke situatie niet nodig een gewijzigd OTB ter visie te leggen teneinde van de betrokken provincie(s) en gemeenten te vernemen of men bereid is planologische medewerking te verlenen. In de opzet van het onderhavige wetsvoorstel werkt immers het tracébesluit zelf rechtstreeks door in het RO-spoor (bestemmingsplan) en hoeft aan de betrokken provincies en gemeenten geen planologische medewerking te worden gevraagd. Het is evenmin nodig om ten aanzien van gemeenten of provincies die geen planologische medewerking willen verlenen, het aanwijzingsinstrument van de Wet op de Ruimtelijke Ordening toe te passen.

4. Het tracébesluit en de toepassing van de Wet geluidhinder

4.1 Volgens de geldende wet (artikel 1, eerste lid, onder i) wordt onder het begrip «planologische medewerking verlenen» mede verstaan het nemen van besluiten krachtens de Wet geluidhinder waardoor de aanleg of wijziging van een weg overeenkomstig het met toepassing van de Tracéwet vastgestelde tracé kan worden uitgevoerd zonder strijd met hetgeen ingevolge de Wet geluidhinder is bepaald ten aanzien van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones.

In verband met hetgeen onder 2 en 3 is opgemerkt bestaat er niet langer behoefte aan het werken met het begrip planologische medewerking verlenen, voor zover het erom gaat in de planologische lijn de consequenties te trekken van een bepaald tracébesluit.

4.2 Met het oog op vereenvoudiging van de relevante procedures wordt voorgesteld de beslissingen met betrekking tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de van toepassing zijnde artikelen van de Wet geluidhinder – het gaat hier om beslissingen van het provinciaal bestuur – te laten plaatsvinden in het kader van de procedures, gericht op de totstandkoming van het tracébesluit. Dit vergt wijziging van de Tracéwet en de Wet geluidhinder.

4.3 Wat betreft de Tracéwet betekent dit het volgende.

De definitie van tracé behoeft in verband met het vorenstaande geen wijziging nu als onderdeel van de omschrijving van het begrip tracé de bij de aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg in acht te nemen grenswaarden voor geluidhinder reeds zijn opgenomen.

Indien het voornemen bedoelde hogere waarden vast te stellen, dient het ontwerp-tracébesluit de resultaten van akoestisch onderzoek ter zake te bevatten en de voorgenomen beslissing ten aanzien van bedoelde hogere waarden. Dit is in artikel 11, derde lid, bepaald.

Ook in procedurele zin bevat het wetsvoorstel, indien het OTB zodanig voornemen bevat, een aanvullende waarborg, overeenkomstig hetgeen nu ingevolge de Wet geluidhinder is geregeld. Het gaat hierbij om de

toezending aan bepaalde categorieën van personen, waarbij in het bijzonder te noemen valt de toezending aan de gebruikers van woningen waarvoor een hogere waarde zal worden bepaald (artikel 12, tweede lid). Mede in verband met het vorenstaande wordt voorgeschreven dat in alle gevallen van voorbereiding van het OTB de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure van paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht wordt doorlopen (artikel 12, derde lid).

Dit betekent een wijziging van het geldende stelsel op dit punt, waarbij immers paragraaf 3.5.6 uitsluitend van toepassing wordt verklaard in de situatie waarin het gaat om een in het OTB opgenomen tracé dat niet in de trajectnota is behandeld.

4.4 Wat betreft de Wet geluidhinder wordt gewezen op het volgende.

Door de onderhavige wijziging worden de procedures die bij de aanleg of de wijziging van een hoofdweg of van een landelijke railweg in de zin van artikel 1, onder c en d, van de Tracéwet, op grond van de Wet geluidhinder moet worden gevolgd, aanzienlijk vereenvoudigd.

Met betrekking tot de aanleg of wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet betreft de vereenvoudiging de volgende punten:

- 1°. Afdeling 2 van hoofdstuk VI (Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones) is niet van toepassing. Dit betekent dat, indien door de aanleg of wijziging van een hoofdweg de geluidsbelasting van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), gedeputeerde staten niet meer bevoegd zijn te oordelen over de vast te stellen hogere waarden. De hogere waarden zullen in het tracébesluit worden vastgesteld.
- 2°. De afdelingen 3 (Bestaande situaties) en 4 (Reconstructies) van hoofdstuk VI zijn niet van toepassing. Dit is met name van belang bij een wijziging van een hoofdweg. Zo zal, indien er bij een te wijzigen hoofdweg sprake is van een saneringssituatie, het gemeentebestuur geen saneringsprogramma meer behoeven op te stellen en zal dientengevolge de Minister van VROM geen toepassing behoeven te geven aan artikel 90, tweede lid, van de wet (vaststelling saneringsgrenswaarden). Indien na de wijziging van de hoofdweg hogere waarden aan de orde zijn, zullen deze in het tracébesluit worden vastgesteld.

Met betrekking tot de aanleg of wijziging van een landelijke railweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet betreft de vereenvoudiging het punt dat de regeling met betrekking tot de vaststelling van hogere waarden, opgenomen in de algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 105, 106 en 129 van de wet (Besluit geluidhinder spoorwegen) buiten toepassing blijft. Dit betekent dat, indien door de aanleg of wijziging van een landelijke railweg de geluidsbelasting van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), gedeputeerde staten niet meer bevoegd zijn te oordelen over de vast te stellen hogere waarden. De hogere waarden zullen in het tracébesluit worden vastgesteld.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om ook artikel 105 te wijzigen. Deze wijziging wordt toegelicht in de artikelsgewijze toelichting (artikel IV, onder C).

Voor de goede orde wordt tenslotte opgemerkt dat het onderhavige wetsvoorstel geen repercussies heeft voor stiltegebieden.

5. De vergunningprocedures

5.1 Voor de realisatie van een bepaald tracé is nodig dat diverse vergunningprocedures doorlopen moeten worden. Bij die vergunningprocedures gaat het vaak om vele vergunningen (in de zin van artikel 1, tweede lid, van de wet) van velerlei aard, afkomstig van de verschillende overheden: rijk, provincie, gemeente en waterschap. Te denken valt aan bouwvergunningen, vergunningen ingevolge de milieuwetgeving (Wet milieubeheer, Wet bodembescherming), vergunningen ingevolge de waterstaatswetgeving (Wet beheer rijkswaterstaatswerken, Rivierenwet, Ontgrondingenwet), de Boswet (kapvergunning) of de Natuurbeschermingswet, alsmede vergunningen ingevolge verordeningen van provincies, gemeenten en waterschappen.

Meestal gaat het bij de vergunningen om besluiten die op aanvraag worden genomen, maar dit hoeft niet het geval te zijn. Het kan ook gaan om ambtshalve te nemen besluiten, bijvoorbeeld een peilbesluit ingevolge de Wet op de waterhuishouding.

5.2 De geldende wet bevat met betrekking tot de vergunningprocedures die doorlopen moeten worden, wil een bepaald tracé kunnen worden gerealiseerd, niet of nauwelijks bepalingen die erop gericht zijn het totale proces te beheersen en te bespoedigen. In het huidige bestel is de belangrijkste bepaling artikel 20, tweede en derde lid, waarin is geregeld het geval waarin een bepaald bestuursorgaan de gevraagde vergunning niet verleent. Alsdan kan de betrokken minister het bevoegde bestuursorgaan overrulen door zelf de gevraagde vergunning te verlenen. Met het oog op de spoedige totstandkoming van beslissingen op aanvragen om de onderscheidene vergunningen (ontheffingen, toestemmingen e.d.) is echter meer vereist. Er is behoefte aan een sluitende coördinatierегeling, waarbij onder regie van het rijk bedoelde procedures kunnen worden afgewikkeld. Daarin voorziet de voorgestelde wijziging van artikel 20.

5.3 Een wezenlijk kenmerk daarvan is dat bedoelde procedures worden parallel geschakeld én dat zij op basis van één uniforme regeling worden afgewikkeld.

De parallelschakeling houdt in dat bedoelde procedures op hetzelfde moment beginnen en binnen hetzelfde tijdsbestek worden afgerond. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het wetsvoorstel niet beoogt dat alle procedures met het oog op de realisering van een bepaald tracé zonder meer tegelijkertijd moeten beginnen en binnen hetzelfde tijdsbestek worden afgerond. Het wetsvoorstel laat toe dat zulks gefaseerd plaatsvindt en dat per deelproject parallelschakeling en coördinatie plaatsvindt; verwezen wordt naar artikel 20, vierde lid, onder b, en tiende lid, van het wetsvoorstel.

Voorzien is dat alle vergunningprocedures worden doorlopen met toepassing van de in afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht vervatte regeling. Deze procedure treedt dus in de plaats van de procedures die voor de voorbereiding gelden krachtens enig wettelijk voorschrift. Gevolg van de vantoepassingverklaring van afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht is dat de bezwaarschriften-fase niet wordt gevolgd. Ingeval beroep wordt ingesteld, wordt het beroep dus aanstonds door de rechter behandeld.

Met betrekking tot het spoedig en op eenzelfde moment indienen van de aanvragen voor de onderscheidene besluiten is het niet nodig voorschriften te geven: de belanghebbende bij het indienen van die

aanvragen is steeds het rijk zelf of degene die de landelijke railweg doet aanleggen.

Twee belangrijke momenten in die procedure, te weten de toezending en mededeling van de voorgenomen ontwerp-besluiten, alsmede de bekendmaking van de besluiten geschieden voor alle procedures op hetzelfde moment. Geregeld is dat bedoelde mededelingen kunnen worden samengevoegd in één kennisgeving, welke wordt gedaan door de minister. De gelijktijdige bekendmaking van de besluiten, die tot stand zijn gekomen door toepassing van de coördinatie-regeling op een bepaald moment, geschiedt eveneens door de minister. De bekendmaking op één moment leidt ertoe dat alsdan de beroepstermijn op hetzelfde moment begint en eindigt ten aanzien van alle besluiten die op de zojuist beschreven wijze tot stand zijn gekomen.

Teneinde de coördinatie te doen slagen zijn ook enkele wettelijke voorzieningen getroffen. Allereerst is bepaald dat de minister een gecoördineerde voorbereiding van bedoelde beslissingen dient te bevorderen en dat hij met het oog daarop van de andere betrokken bestuursorganen de medewerking kan vorderen die voor het welslagen van de coördinatie nodig is. Anderzijds zijn bedoelde bestuursorganen verplicht de van hen gevorderde medewerking te verlenen.

Meer concreet dienen de betrokken overheden binnen een door de minister bepaalde termijn ontwerpen van bedoelde besluiten aan de minister te zenden. Dit met het oog op de vereiste toezending en mededeling daarvan aan anderen door toedoen van de minister. Hetzelfde geldt ten aanzien van het nemen van besluiten door de betrokken bestuursorganen: deze dienen te worden genomen binnen een door de minister te bepalen termijn en aan de minister te worden toegezonden met het oog op bekendmaking van bedoelde besluiten door de minister. Als sluitstuk bevat de regeling voorts een voorziening voor het geval een bepaald bestuursorgaan een vergunning weigert (of een ambtshalve besluit weigert te nemen), niet tijdig een beslissing neemt of een beslissing niet overeenkomstig de aanvraag neemt. Alsdan zijn de betrokken ministers bevoegd zelf een beslissing te nemen. Ten aanzien van het nemen van zodanige beslissing door de betrokken ministers blijft de desbetreffende wettelijke regeling waarin het vergunningstelsel in het leven is geroepen, materieel van toepassing. Dit betekent dat zaken als de weigeringsgronden voor de desbetreffende vergunning en de reikwijdte van het vergunningstelsel bij het nemen van een beslissing door de ministers een gegeven zijn.

6. Rechtsbescherming

6.1 Ter wille van de overzichtelijkheid wordt voorgesteld een afzonderlijk hoofdstuk met betrekking tot het beroep in de wet op te nemen. Dit hoofdstuk heeft betrekking op het beroep tegen tracébesluiten – met inbegrip van de tracébesluiten waaraan een planologische kernbeslissing is voorafgegaan (hoofdstuk V van de wet) –, beschikkingen op aanvragen om vergunningen en andere toestemmingen alsmede daarmee verband houdende ambtshalve te nemen besluiten, alsook op beroepen tegen (onderdelen van) planologische kernbeslissingen als bedoeld in artikel 22 van de Tracéwet.

6.2 In het wetsvoorstel is de rechtsbescherming bij één rechter, te weten de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, geconcentreerd. Dit is reeds het geval in de geldende wet ten aanzien van tracébesluiten en planologische kernbeslissingen als bedoeld in artikel 22 van de wet. Voorgesteld wordt die lijn door te trekken ten aanzien van de beschik-

kingen op aanvragen om vergunning (en andere in dat kader ambtshalve te nemen besluiten), overeenkomstig hetgeen is geschied in de Wet milieubeheer, de Ontgrondingenwet en de Wet op de waterkering.

Ten aanzien van de beschikkingen op aanvragen om vergunning is het zo dat, nadat onder regie van het rijk gecoördineerde besluitvorming heeft plaatsgevonden, bekendmaking van die besluiten door toedoen van het rijk op één moment geschiedt. Die bekendmaking vormt dan aanknopingspunt voor de beroepstermijn ten aanzien van die besluiten.

Bedacht moet worden dat de hoofdzaken betreffende het tracé reeds vaststaan door de vaststelling van het tracébesluit. Bij de beschikkingen op de vergunningaanvragen gaat het dus niet zozeer om de vraag of de vergunning wordt verleend – de wet bevat nu reeds een instrument voor de rijksoverheid om weigeringen om vergunning te verlenen te overrulen – als wel om de vraag welke vergunningvoorschriften moeten worden gesteld met het oog op de bescherming van de belangen waarvoor het vergunningstelsel in het leven is geroepen. Uiteraard kunnen bij de beantwoording van laatstbedoelde vraag zaken aan de orde komen, die voor de rechtspositie van betrokkenen van wezenlijke betekenis zijn.

6.3 Aangenomen mag worden dat bedoelde beroepen tegen die besluiten door de Afdeling bestuursrechtspraak gevoegd zullen worden behandeld. Voorgeschreven is dit evenwel niet. Het wordt aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overgelaten om een beslissing te nemen ten aanzien van gevoegde behandeling van beroepen. Het is niet bij voorbaat uitgesloten dat er aanleiding is niet alle zaken gevoegd te behandelen. Gedacht kan worden aan het geval dat er in een beroepszaak aanleiding is prejudiciële vragen te stellen aan een internationaal gerechtshof. Het hoeft dan niet bij voorbaat zo te zijn dat alle zaken gevoegd moeten worden. Dit is met name van belang indien ook zonder dat ten aanzien van alle beroepszaken een uitspraak is gedaan een deel van het werk kan worden gerealiseerd.

6.4 In het belang van het meer beheersbaar maken en de bespoediging van de hier bedoelde procedures wordt voorgesteld dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt gebonden aan een termijn voor het geven van een uitspraak op de beroepen tegen tracébesluiten en tegen beschikkingen op aanvragen om vergunning (en eventuele ambtshalve genomen besluiten ter uitvoering van het tracébesluit).

De termijn wordt ten aanzien van beroepen tegen tracébesluiten gesteld op twaalf maanden, te rekenen vanaf de ontvangst van het verweerschrift. Het wordt voorts mogelijk gemaakt dat de Afdeling in bijzondere omstandigheden genoemde termijn kan verlengen bij de beslissing op beroepen tegen tracébesluiten.

De termijn ten aanzien van beroepen tegen beschikkingen op aanvragen om vergunning en andere ambtshalve genomen besluiten wordt gesteld op zes maanden, te rekenen vanaf de ontvangst van de desbetreffende verweerschriften. Er wordt van uitgegaan dat bedoelde verweerschriften, die naar gelang van het bestreden besluit afkomstig zijn van verschillende bestuursorganen, in het verlengde van de coördinerende rol die de minister vervult bij de totstandkoming van bedoelde besluiten, door tussenkomst van de minister tegelijkertijd aan de Afdeling worden gezonden. De hier bedoelde termijn is korter dan die ten aanzien van tracébesluiten. De reden daarvoor is dat bij het tracébesluit de beslissing ten principale aan de orde is, terwijl het bij de andere besluiten gaat om de uitvoeringsmodaliteiten, waarbij vooral de inhoud van de vergunningvoorschriften een belangrijk onderwerp zal zijn.

7. Onteigening

Met betrekking tot de onteigening ten behoeve van de uitvoering van tracébesluiten zijn twee punten van belang, waarbij het tweede punt verband houdt met het onderhavige wetsvoorstel.

Het eerste is dat de duur van de administratieve fase van de geldende onteigeningsprocedure te lang moet worden geacht. Die administratieve fase start nadat het tracébesluit is vastgesteld en eindigt nadat een Koninklijk besluit ter zake is vastgesteld. In verband met de behoefte aan versnelling van de wettelijke procedure voor de totstandkoming van KB's tot onteigening is recentelijk een wet tot wijziging van de onteigeningswet totstandgekomen (Stb. 1998, nr. 440). Deze wet is ook en vooral voor de aanleg van rijksinfrastructuur van belang.

Naar huidig recht bevat de voorbereidingsprocedure voor het onteigenings-KB een nogal tijdrovende fase. Deze bestaat erin dat voor elk project voor een werk aan het provinciaal bestuur moet worden verzocht om «uit zijn midden» een commissie te formeren die wordt belast met het houden van hoorzittingen in de betrokken gemeenten.

In bedoelde wetswijziging wordt van deze dwingende regeling afgestapt. In plaats daarvan wordt de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard, waarbij de wettelijke verplichting wordt gehandhaafd dat degenen die naar aanleiding van de ter visie gelegde stukken zienswijzen naar voren hebben gebracht, de gelegenheid wordt geboden daarover te worden gehoord. Het niet langer afhankelijk zijn van de voortvarendheid bij instelling en werkwijze van een provinciale commissie betekent dat daarmee een tijdwinst wordt geboekt van zeker drie maanden.

Daarnaast is nog een tijdwinst van enkele maanden haalbaar door bepaalde praktische verbeteringen in de werkwijze binnen de diensten in het verkeer met de Raad van State die over het ontwerp-besluit wordt gehoord.

Het tweede punt is dat het onderhavige wetsvoorstel nog een specifieke voorziening bevat voor de gevallen waarin de gerechtelijke fase van de onteigening moet worden doorlopen. In de gevallen waarin de gerechtelijke onteigeningsprocedure moet worden doorlopen kan de vervroegde onteigeningsprocedure worden gevolgd, welke in het algemeen zes maanden duurt. Met de gerechtelijke onteigeningsprocedure kan reeds worden begonnen indien het tracébesluit is vastgesteld. Het hoeft derhalve niet zo te zijn dat met het beginnen van de gerechtelijke onteigeningsprocedure moet worden gewacht totdat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Teneinde hieromtrent elke onzekerheid weg te nemen, is in het wetsvoorstel bepaald dat de dagvaarding in dezen mag worden uitgebracht nadat het tracébesluit is vastgesteld. Het zal duidelijk zijn dat de dagvaarding pas kan worden uitgebracht nadat het onteigenings-KB is vastgesteld. Ook dit punt kan derhalve tijdwinst opleveren. Voor het overige zijn geen op bespoediging gerichte voorzieningen met betrekking tot de gerechtelijke fase van de onteigening opgenomen. Indien evenwel mocht blijken dat met name van de verzets- en cassatie-procedures in dat kader gebruik wordt gemaakt om de realisatie van infrastructurele werken te traineren, zal wijziging van de onteigeningswet op dit punt in overweging worden genomen.

8. Toelichting op schema (bijlage)

8.1 Als bijlage is toegevoegd een schematisch overzicht van de te volgen procedures na de vaststelling van het tracébesluit. Het schema laat de verschillen zien tussen de huidige situatie en de gang van zaken volgens het wetsvoorstel.

8.2 Huidige situatie

Op grond van de huidige wettekst worden na de vaststelling van het tracébesluit vier procedures gestart: de rechtsbescherming tegen het tracébesluit en de eventueel gegeven aanwijzingen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de onteigening, de planologische inpassing en de vergunningen.

Over elke procedurelijn thans nog een enkele opmerking.

1. *Rechtsbescherming met betrekking tot het tracébesluit.* Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan binnen 6 weken beroep worden ingesteld tegen het tracébesluit en de eventuele WRO-aanwijzingen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is bij de behandeling van de beroepen niet gebonden aan een termijn. Er zijn redenen om aan te nemen dat de uitspraak van de Afdeling anderhalf tot twee jaar op zich zal laten wachten. Het betreft een indicatie: het kan ook korter of langer duren. Het beroep heeft geen schorsende werking van rechtswege (artikel 6:16 AWB).
2. *Onteigening.* De onteigeningsprocedure valt uiteen in twee fasen, de administratieve en de gerechtelijke. De administratieve fase, waarin bij koninklijk besluit de te onteigenen gronden perceelsgewijs worden aangewezen, duurt momenteel ongeveer 10 maanden. Na het koninklijk besluit vindt een laatste poging plaats de aangewezen gronden langs minnelijke weg te verwerven. Lukt dat niet, dan kan op basis van het koninklijk besluit een dagvaarding worden uitgebracht bij de rechtbank. Met deze dagvaarding start de gerechtelijke fase van de onteigening. Deze fase duurt ongeveer 6 maanden, en eindigt met het onteigeningsvonnis. Daarin spreekt de rechtbank de onteigening uit. Het is momenteel niet geheel zeker of de dagvaarding mag worden uitgebracht voordat de Afdeling bestuursrechtspraak onherroepelijk heeft beslist over het tracébesluit. In het schema is de dagvaarding dan ook gekoppeld aan het onherroepelijk worden van het tracébesluit.
3. *Planologie.* Na de vaststelling van het tracébesluit hebben gemeenten en provincies een jaar de tijd het vastgestelde tracé in hun ruimtelijke plannen in te passen. Indien zij geen planologische medewerking hebben toegezegd, hebben zij een WRO-aanwijzing daaromtrent gekregen. Indien gemeenten binnen het jaar hun bestemmingsplannen hebben aangepast, voldoen zij aan de wettelijke verplichtingen. Vervolgens behoeven de bestemmingsplannen de goedkeuring van gedeputeerde staten. Tegen deze goedkeuring kan in beginsel beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor zover het bestemmingsplan uitsluitend ertoe strekt het vastgestelde tracébesluit te incorporeren, zal een beroep bij de Afdeling geen kans maken. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij een gemeente zich niet louter beperkt tot inpassing van het tracé, maar in haar bestemmingsplan ook de omringende gebieden bestemt.

Hoewel de systematiek van de Tracéwet veronderstelt dat in zo'n geval de gemeente met betrekking tot het tracé gebruik maakt van de vrijstellingsmogelijkheid van de WRO, is het niet uitgesloten dat in de praktijk zulks niet gebeurt, en de procedure voor de «ruimere» bestemmingsplannen wordt gevolgd. Deze bestemmingsplannen zullen dan niet tijdig rechtskracht hebben verkregen.

4. *Vergunningen.* Wat inhoudelijk relevant is voor de realisering van het tracé is in beginsel opgenomen in het tracébesluit. Niettemin moeten na het tracébesluit de formele vergunningprocedures nog worden gevolgd. De betrokken overheden kunnen bij de voorbereiding daarvan bezien of aanvullende voorschriften nuttig zijn. Alle vergunningen kennen thans hun eigen procedure. Na ongeveer 8 maanden zullen al deze afzonderlijke procedures doorlopen kunnen zijn. Ten aanzien van een aantal vergunningen dient, indien daartegen bezwaar bestaat, de bezwaarschriftenprocedure te worden gevolgd, die al gauw een drietal maanden in beslag neemt. In andere gevallen wordt de bezwaarschriftenprocedure niet gevolgd en staat tegen de vergunning afzonderlijk rechtsbescherming open, althans voor zover de inhoud van de vergunning niet reeds in het tracébesluit is opgenomen. In een aantal gevallen is er rechtspraak in twee instanties, in andere gevallen is er rechtspraak in één instantie. Het beroep heeft geen schorsende werking van rechtswege. Dit betekent dat er duidelijkheid is over het kunnen realiseren van het werk na het verstreken zijn van de beroepstermijn indien er geen beroepschriften zijn ingekomen, dan wel nadat een voorlopige voorziening is gevraagd, maar deze is afgewezen.

8.3 Toekomstige situatie

Volgens het wetsvoorstel zullen na de vaststelling van het tracébesluit – WRO-aanwijzingen zijn niet meer aan de orde – nog maar drie procedurelijnen over blijven. De planologische inpassing van het tracé in de ruimtelijke plannen van gemeenten en provincies is niet meer vereist.

1. *Rechtsbescherming ten aanzien van het tracébesluit.* De gangbare beroepstermijn van 6 weken blijft gehandhaafd. In die periode kunnen belanghebbenden tegen het tracébesluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op grond van het voorgestelde artikel 25b, eerste lid, beslist de Afdeling binnen twaalf maanden na het uitbrengen van het verweerschrift op de ingestelde beroepen. In ingewikkelde gevallen of indien grote aantallen beroepschriften zijn ingediend, kan de Afdeling de termijn met ten hoogste drie maanden verlengen.
2. *Onteigening.* De onteigeningsprocedure kan in het nieuwe bestel aanzienlijk sneller worden afgerond dan thans het geval is. Met betrekking tot de administratieve fase is de wet tot wijziging van de onteigeningswet (Stb. 440) van belang. Deze wet strekt ertoe de administratieve fase te bekorten met ongeveer 3 maanden, waardoor het koninklijk besluit na 7 maanden tot stand kan komen. Het wetsvoorstel stelt in artikel 20a buiten twijfel dat met de dagvaarding bij de rechtbank niet hoeft te worden gewacht totdat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Door deze parallelschakeling kan een tijdwinst van een half jaar worden geboekt.
3. *Vergunningen.* Het wetsvoorstel opent in het nieuwe artikel 20 de mogelijkheid alle thans afzonderlijke vergunningprocedures te coördineren en parallel te laten lopen. Alle vergunningen volgen dan dezelfde procedure, die binnen ongeveer een half jaar afgerond kan zijn.

Voor zover de vergunningen voorschriften bevatten die niet in het tracébesluit zelf aan de orde zijn gekomen, staat daartegen beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Artikel 25b, derde lid, bepaalt dat de Afdeling bestuursrechtspraak binnen zes maanden na ontvangst van de desbetreffende verweerschriften op de ingestelde beroepen beslist. Het schema laat zien dat deze termijn tot gevolg heeft dat alle procedures binnen 16 maanden na de vaststelling van het tracébesluit kunnen zijn afgerond. Evenals dit het geval is bij beroepen tegen tracébesluiten, heeft het beroep tegen vergunningen geen schorsende werking.

Het geheel overziende komen wij tot de conclusie dat het wetsvoorstel een aanzienlijke bijdrage levert aan de beheersbaarheid en bespoediging van het gehele proces, zonder dat naar ons oordeel aan eisen van zorgvuldigheid, met name op het stuk van rechtsbescherming, te kort wordt gedaan.

9. Algemene beoordeling van het wetsvoorstel

9.1 De vraag kan worden gesteld of het wetsvoorstel in balans is, waarbij bedoeld wordt op de vraag of het streven naar vereenvoudiging en bespoediging niet te ver is doorgevoerd en of voldoende acht is geslagen op drie aspecten:

- de positie van gemeenten en provincies;
- de behoefte aan inspraak;
- de behoefte aan rechtsbescherming.

9.2 Onmiskenbaar bevat het wetsvoorstel elementen van centralisatie, welke verband houden met de gevoelde behoefte om het besluitvormingsproces in de hierbedoelde fasen te bespoedigen. Daarvan uitgaande en in aanmerking nemend dat het gaat om de hoofdinfrastructuur waarvoor het rijk verantwoordelijk is, ligt het in de rede dat de beïnvloedingsmogelijkheden van het rijk teneinde de totstandkoming van de noodzakelijke werken te bespoedigen, worden vergroot.

9.3 De positie van de gemeenten en provincies is in het geding bij drie onderdelen van het wetsvoorstel, te weten de totstandkoming van het tracébesluit en de doorwerking van het tracébesluit in de bestemmingsplannen. Daarnaast is de positie van decentrale overheden in het geding bij de regeling van de vergunningprocedures.

9.3.1 De betrokkenheid van gemeenten en provincies bij de totstandkoming van het tracébesluit wordt in wezen niet gewijzigd. Afgezien van de omstandigheid dat hun in het nieuwe bestel niet meer om planologische medewerking wordt gevraagd, blijft hun betrokkenheid in het totale proces dezelfde als in het huidige bestel. Bij de voorbereiding van de onderhavige beslissing – in de fasen van startnotitie, trajectnota en ontwerp-tracébesluit – worden de besturen van de provincies en gemeenten betrokken en worden zij in de gelegenheid gesteld te reageren op de desbetreffende stukken. Op dit punt is de conclusie dat ten aanzien van de totstandkoming van het tracébesluit niets wijzigt in de positie van gemeenten en provincies. Veeleer zou kunnen worden gezegd dat door de omstandigheid dat het ontwerp-tracébesluit niet langer het karakter van een eindbod heeft, de mogelijkheden om, vergeleken met het ontwerp-tracébesluit, wijziging te brengen in het tracébesluit onder invloed van de reacties van gemeenten en besturen praktisch aanmerkelijk zijn vergroot.

9.3.2 De regeling inzake de rechtstreekse doorwerking van het tracébesluit in de desbetreffende (streek- en) bestemmingsplannen betekent dat de verplichting van gemeenten om de bestemmingsplannen aan te passen is

komen te vervallen. Gemeenten blijven daartoe echter wel bevoegd, waarbij met name van belang is dat zij maatregelen kunnen treffen met het oog op de inpassing van het tracé in de omgeving.

Voor zover de aanpassing van het bestemmingsplan uitsluitend ertoe strekt het tracébesluit uit te voeren, is er in het geldende bestel sprake van een volstrekt gebonden beslissing: er bestaat geen enkele marge op dat stuk voor de gemeenten. Er bestaat een wettelijke verplichting om binnen een jaar planologische medewerking te geven aan de uitvoering van het tracébesluit.

Zo geen medewerking wordt toegezegd, is er de wettelijke verplichting voor de minister van VROM om, gelijktijdig met de vaststelling van het tracébesluit, een aanwijzing ingevolge de WRO te geven. Het is verder ook zo dat inspraak en beroep ten aanzien van het bestemmingsplan, voor zover dat uitsluitend ertoe strekt om planologische medewerking te verlenen aan het tracébesluit, een lege huls is: de bedenkingen en het beroep kunnen in het geldende stelsel wettelijk hun grond niet vinden in datgene wat in het tracébesluit reeds geregeld is. Voor zover zij daarop betrekking hebben, dienen zij buiten beschouwing te blijven.

Gelet op het vorenstaande kan worden gezegd dat het nieuwe bestel, waarin gemeenten niet langer verplicht maar wél nog bevoegd blijven om hun bestemmingsplannen aan te passen naar aanleiding van een vastgesteld tracébesluit, optisch aanmerkelijk anders is dan het geldende stelsel, maar dat materieel, uit een oogpunt van wettelijke accentuering van de positie van gemeenten en provincies, de betekenis daarvan, gelet op de in het vorenstaande opgenomen overwegingen, beperkt is. Anderzijds betekent het wetsvoorstel op dit punt een aanzienlijke vereenvoudiging en bespoediging van procedures: geen bestuurlijke en rechterlijke procedures tot aanpassing van het bestemmingsplan, die inhoudelijk leeg zijn voor zover zij uit niet meer bestaan dan het «vertalen» van het tracébesluit, alsook geen toepassing geven aan het aanwijzingsartikel ingevolge de WRO ingeval gemeenten niet bereid zijn planologische medewerking te geven.

9.3.3 In verschillende commentaren op het concept-wetsvoorstel is naar voren gebracht dat, doordat aan decentrale overheden bepaalde planologische bevoegdheden worden ontnomen, hun invloed en zeggenschap evenredig afneemt. In een commentaar heeft de VNG naar voren gebracht dat het wetsvoorstel een correctie bevat van de bestuurlijke verhoudingen omdat het rijk niet langer afhankelijk is van de planologische medewerking van andere overheden. Soortgelijke kritiek is ook in overleg met anderen naar voren gekomen.

Naar ons oordeel wordt in die kritiek miskend dat in het geldende wettelijke systeem de afhankelijkheid van het rijk van de planologische medewerking van andere overheden, betrekkelijk is. De wet bepaalt in dit verband dat gemeenten en provincies wordt gevraagd om planologische medewerking – in het kader van het door het rijk gevraagde oordeel over het OTB –, maar, indien zij zodanige planologische medewerking niet (tijdig) toezeggen, bepaalt de geldende wet dat tegelijkertijd met het vaststellen van het tracébesluit een aanwijzing ingevolge de WRO wordt gegeven.

Na vaststelling van het tracébesluit is aan die gemeenten en provincies die zich bereid hebben verklaard tot planologische medewerking een jaar de tijd gegund om die toezegging te realiseren. Zo die termijn is verstreken en de planologische medewerking niet is gerealiseerd, is er aanleiding om het nimby-instrumentarium van de WRO toe te passen. Gelet op dit samenstel van wettelijke bepalingen is het onzes inziens niet

zo dat aan die bepalingen gemeenten en provincies hun invloed en zeggenschap ontnemen.

Er zijn andere bepalingen aan te wijzen waaruit de volwaardige positie van de decentrale overheden blijkt in het kader van de besluitvorming over infrastructuur. Aan die bepalingen wordt door het onderhavige wetsvoorstel op geen enkele wijze afbreuk gedaan. De geldende wet besteedt in iedere wettelijk geregelde fase van de voorbereiding en totstandkoming van een tracébesluit specifiek aandacht aan de inbreng van decentrale overheden. Juist in die fasen en niet daarna (bij het verlenen van planologische medewerking aan een reeds vastgesteld besluit) kan de besluitvorming wezenlijk worden beïnvloed.

De VNG heeft verder als commentaar naar voren gebracht dat rond de aanleg van infrastructuur niet kan worden volstaan met uitsluitend het aanleggen van een tracé. Ook de inpassing in de omgeving zal aan de orde dienen te komen. Deze inbedding kreeg tot nu toe, aldus de VNG, een plaats in het bestemmingsplan.

Wij merken te dien aanzien op dat het wetsvoorstel op dit punt in het geheel niets verandert. Bevoegdheden van gemeenten om de inbedding van het tracé in de omgeving te realiseren blijven geheel in tact. Waar het slechts om te doen is, is dat voor de realisatie van het tracé het rijk niet langer afhankelijk is van het tijdstip waarop de gemeente van de haar toegekende RO-bevoegdheden gebruik maakt. Daartoe is niet meer nodig dan dat het tracébesluit geldt als vrijstellingsbesluit ten opzichte van het bestemmingsplan. Gemeenten kunnen in het kader van het tracébesluitvormingsproces hun materiële RO-belangen behartigen.

Het IPO heeft naar voren gebracht dat in het wetsvoorstel de mogelijkheid ontbreekt om in de voorbereidingsfase het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in streekplannen, voldoende te betrekken.

Dat in het onderhavige voorstel op dit punt niet wordt ingegaan, betekent naar ons oordeel allerm minst dat in de geldende wet onvoldoende mogelijkheden zijn opgenomen voor de provincie om de besluitvorming te beïnvloeden. Wij wijzen op de aan de provinciale besturen geven mogelijkheden in de artikelen 3, tweede lid, 6, 8 en 13 om in de diverse fasen van besluitvorming hun oordeel te geven en de beslissing te beïnvloeden.

Het IPO heeft voorts opgemerkt dat de financiële gevolgen van de ruimtelijke inpassing van het tracé in de omgeving door het rijk in voldoende mate dienen te worden gecompenseerd.

Wij merken op dat het onderhavige wetsvoorstel niet gericht is op de financiële implicaties van de tracébesluitvorming. Voor zover hier al van een probleem sprake zou zijn, kan dit worden gezien bij de voorbereiding van de tweede tranche van de herziening van de wet.

9.3.4 Voorts wordt wijziging gebracht in de positie van provincies en gemeenten daar waar het betreft hun positie als bevoegd gezag in het kader van vergunningprocedures.

Het model dat in het onderhavige wetsvoorstel op dit punt is opgenomen, is niet nieuw. Het is in essentie aanwezig in de Wet op de waterkering. Ook in de herziene Ontgrondingenwet (inwerkinggetreden per 1 januari 1997) zijn basiselementen van de regeling aan te wijzen.

Van belang is dat door het totstandgekomen zijn van het tracébesluit in wezen de uitkomst van de beslissing op de aanvraag om vergunning al vaststaat. Materieel gaat het hier in hoge mate om gebonden beslissingen. De ruimte zit evenwel bij de inhoud van de aan de vergunning te verbinden voorschriften. Op dat punt verandert evenwel de positie van de gemeenten en provincies niet: zij blijven bevoegd gezag en beoordelen zelf welke vergunningvoorschriften worden opgenomen. Dat zij kunnen

worden overruled bij het nemen van de beslissing op de vergunning-aanvraag, was ook al zo in het geldende wettelijk stelsel.

De wijzigingen ten aanzien van de positie van gemeenten en provincies als bevoegd gezag in de vergunningprocedures zijn naar ons oordeel van secundaire betekenis. Zij hebben betrekking op de omstandigheid dat de minister van Verkeer en Waterstaat coördinator is ten aanzien van de totaliteit van de vergunningprocedures en in dat kader over de bevoegdheid beschikt om medewerking te vragen aan de andere besturen met het oog op het slagen van de coördinatie. Zij hebben voorts betrekking op de omstandigheid dat de minister en niet langer het bevoegd gezag in de onderscheidene vergunningregelingen de vereiste kennisgevingen en bekendmakingen doet met het oog op de gewenste parallelschakelingen in de besluitvorming.

Het geheel op dit punt overziende wordt de gewenste bespoediging in het wetsvoorstel niet bereikt door centralisatie van de besluitvorming op de vergunningaanvragen, maar door een betrekkelijk lichte vorm van coördinatie. Zodanige coördinatie met de daaraan verbonden verplichtingen voor gemeenten en provincies is evenwel naar onze mening onvermijdelijk om tot de gewenste versnelling te komen.

9.3.5 Voor een aanlegvergunningstelsel van een gemeente ten aanzien van de beslissingen die genomen zijn in het tracébesluit is er voorts niet langer plaats. Voor de motivering daarvoor wordt verwezen naar het gestelde onder 2.4. Dit betekent een vermindering van bestuurslasten.

9.3.6 Verder is er evenmin aanleiding om de beslissing tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de Wet geluidhinder nog langer als zelfstandige beslissing van gedeputeerde staten in tact te laten. Bedoelde beslissing vormt straks onderdeel van het tracébesluit. In het geldende stelsel was op dit punt ook al in hoge mate sprake van een gebonden beslissing. De inhoud van het tracébesluit was door hetgeen dat besluit ingevolge de wet reeds bevat ter zake van de in acht te nemen grenswaarden voor geluidhinder en de aanduiding van de realiseren geluidwerende voorzieningen bepalend voor de van provinciewege af te geven beslissingen inzake de bedoelde hogere waarden.

9.3.7 Het IPO heeft de wens geuit dat ook de provinciale infrastructuur onder de reikwijdte van de Tracéwet gebracht wordt. Wij merken daarover het volgende op.

Bij de parlementaire behandeling van het voorstel dat geleid heeft tot de Tracéwet is van de zijde van de ministers opgemerkt dat geen principiële bezwaren bestaan tegen een uitbreiding van de reikwijdte van de Tracéwet. Als voorbeelden zijn toen genoemd de provinciale infrastructuur en de aanleg van buisleidingen. In de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer, blz. 13, is opgemerkt: «Een uitbreiding van de reikwijdte van de wet kan worden overwogen, indien daarvoor overtuigende redenen beschikbaar komen.»

Het standpunt van het kabinet is in dezen ongewijzigd. Wij beschikken echter momenteel niet over een overtuigende motivering die aan de genoemde wens van het IPO ten grondslag ligt. In dit licht constateren wij dat bij de evaluatie van de Tracéwet niet van provinciale zijde is ingebracht dat de provinciale infrastructuur onder de reikwijdte van de wet zou moeten worden gebracht. De wens is ook niet naar voren gekomen uit een onderzoek van juni 1997, getiteld «De realiteit van provinciale projecten: een verkennend onderzoek naar de behoefte aan aanvullend instrumentarium voor de aansturing en uitvoering van bovenlokale projecten».

Al met al zien wij voorshands geen aanleiding provinciale infrastructuur onder de reikwijdte van de Tracéwet te brengen. Indien van de zijde van

het IPO de geuite wens kan worden onderbouwd, zijn wij echter bereid in het kader van de tweede tranche van de voorgenomen wijziging van de Tracéwet in overleg met het IPO te bezien of, en zo ja op welke wijze, aan de geuite wens tegemoet kan worden gekomen.

9.4 Ten aanzien van de inspraak geldt als algemene lijn dat er op dat punt ten opzichte van de geldende wet weinig verandert.

De wijziging met betrekking tot het ontwerp-tracébesluit – het was onder 9.3 al aan de orde – leidt ertoe dat het wettelijk makkelijker wordt gemaakt om wijzigingen aan te brengen onder invloed van hetgeen de inspraakreacties hebben opgeleverd.

Als gevolg van de omstandigheid dat het tracébesluit de drager zal zijn van de beslissingen inzake hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zijn specifieke bepalingen, ontleend aan het stelsel van de Wet geluidhinder, opgenomen teneinde te bereiken dat de waarborgen ten aanzien van de voorbereiding van bedoelde beslissingen zich op hetzelfde niveau bevinden als in de regeling ingevolge de Wet geluidhinder. Zo wordt het ontwerp-tracébesluit, indien het bedoelde hogere waarden bevat, toegezonden aan de gebruikers van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt bepaald. Van belang is in dit verband ook het voorgestelde artikel 14a.

Voor wat betreft de planologische maatregelen wordt verwezen naar hetgeen onder 9.3 ter zake is opgemerkt. Ondanks het vervallen van de verplichting van provincies en gemeenten tot het verlenen van planologische medewerking blijven zij bevoegd planologische maatregelen te treffen naar aanleiding van een tracébesluit. De positie op het punt van de regeling inzake inspraak is door het wetsvoorstel niet veranderd. Men kan bedenkingen naar voren brengen met dien verstande dat, evenals in het geldende stelsel, die bedenkingen geen grond kunnen vinden in bedenkingen tegen het tracé.

9.5 Tenslotte de wijzigingen op het punt van de rechtsbescherming en de vraag of deze aanvaardbaar kunnen worden geacht.

9.5.1 Met betrekking tot de rechtsbescherming ten aanzien van het tracébesluit is het enige novum in het onderhavige wetsvoorstel dat de rechter aan een beslistermijn wordt gebonden. Zodanige termijn geldt ook ten aanzien van het geven van een uitspraak op beroepen tegen beslissingen inzake goedkeuring van bestemmingsplannen en komt ook voor in andere recentelijk totstandgekomen wetgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het stellen van bedoelde termijn wordt gemotiveerd door de gedachte dat het gaat om de aanleg van werken die van vitaal belang zijn voor de maatschappij en ten aanzien waarvan het in brede kring dringend gewenst wordt geacht dat de bestuurlijke en gerechtelijke procedures die voor de realisering daarvan moeten worden doorlopen zo kort mogelijk dienen te zijn, waarbij uiteraard voldoende waarborgen moeten worden gegeven op het stuk van de rechtsbescherming.

Wij menen dat met het oog op de bespoediging een sluitstuk in het kader van de regeling op het terrein van de rechtsbescherming niet moet ontbreken.

In het onderhavige wetsvoorstel begint de termijn pas te lopen vanaf het moment waarop de minister het verweerschrift heeft uitgebracht. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft alsdan twaalf maanden de tijd voor de behandeling ter zitting en het doen van uitspraak. Die periode is naar ons oordeel voldoende ruim, ook in de gevallen waarin het advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening nog aanleiding geeft om partijen in de procedure te vragen daarop te reageren.

Het wetsvoorstel maakt het tenslotte mogelijk om de termijn in bijzondere omstandigheden met drie maanden te verlengen. Gedacht kan worden aan het geval dat het gaat om een ingewikkeld project ten aanzien waarvan vele beroepschriften zijn ingekomen.

9.5.2 Met betrekking tot de rechtsbescherming ten aanzien van de onderscheidene beschikkingen op vergunningaanvragen en andere ambtshalve te nemen besluiten ter realisering van het tracébesluit is een novum dat de rechtsbescherming ter zake wordt geconcentreerd. Onder de geldende wetgeving is het in een aantal gevallen reeds nu zo (milieuwetgeving, Ontgrondingenwet) dat de rechtsbescherming is geconcentreerd bij één rechterlijke instantie, te weten de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Die lijn wordt doorgetrokken ten aanzien van alle beslissingen op vergunningaanvragen (en i.c. relevante ambtshalve te nemen besluiten) met het oog op de uitvoering van het tracébesluit.

Doordat de minister van Verkeer en Waterstaat op één moment alle besluiten bekend maakt, ligt het in de rede dat er in beginsel sprake zal zijn van gevoegde behandeling van alle beroepen door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Zodanige behandeling biedt de gelegenheid om alle naar voren gebrachte aspecten in onderlinge samenhang te bezien. Ditzelfde is overigens reeds het geval in het kader van de voorbereiding van de bestuurlijke beslissingen. Te dien aanzien is afdeling 3.5 AWB (uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing, waarbij bedenkingen naar voren kunnen worden gebracht ten aanzien van de ter inzage liggende ontwerp-besluiten, waarbij coördinatie tussen de diverse bevoegde gezagen plaatsvindt. De hier bedoelde concentratie van rechtsbescherming ligt in het verlengde van de bestuurlijke coördinatie.

De hier beschreven opzet is niet nieuw in de wetgeving.

Van belang is dat ook hier een termijn is gesteld voor de Afdeling bestuursrechtspraak voor de beslissing op de beroepen inzake de vergunningen. Deze is gesteld op zes maanden na het uitbrengen van de desbetreffende verweerschriften. Naar ons oordeel moet deze termijn voldoende worden geacht voor het nemen van een verantwoorde beslissing, waarbij vooral de toetsing van voorschriften, verbonden aan vergunningen, een belangrijke rol zal spelen.

9.5.3 Tenslotte heeft de Staatscommissie voor de waterstaatswetgeving de vraag gesteld of het aanvaardbaar is dat in het onderhavige wetsvoorstel wél een regeling is opgenomen inzake stroomlijning van de besluitvorming, maar dat anderzijds niet tegelijkertijd wordt voorzien in een regeling van nadeelcompensatie, die immers onderdeel vormt van de tweede tranche van de wijziging van de Tracéwet.

Naar ons oordeel is er sprake van een misverstand daar waar de Staatscommissie suggereert dat er aldus materieel sprake is van een probleem indien de wetgever niet tegelijkertijd een regeling geeft ter zake van nadeelcompensatie. Een zodanig probleem is er naar ons oordeel niet. Bedoeling van het wettelijk regelen van nadeelcompensatie in de Tracéwet is uitsluitend het op wetsniveau brengen en tegelijkertijd uniformeren van m.n. de op dat stuk geldende buitenwettelijke en wettelijke regelingen. Met name is in dit verband van belang de (buitenwettelijke) regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat. Voor de Betuwe-route is een specifieke regeling nadeelcompensatie totstandgebracht. Voor de HSL-zuid is recentelijk een specifieke regeling getroffen. Het is derhalve niet zo dat er door de enkele omstandigheid dat het onderhavige wetsvoorstel geen regeling inzake nadeelcompensatie bevat, een tekort op het punt van de rechtsbescherming zou zijn.

10. Betrokkenheid Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De besluitvorming over rijksinfrastructuur in relatie tot het nationale ruimtelijk beleid is een zaak waarvoor de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk verantwoordelijk zijn. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid geldt bij uitstek voor de besluitvorming op strategisch niveau. In de eerste plaats betreft dit de totstandkoming van het structuurschema verkeer en vervoer. Daarnaast komt de gezamenlijke verantwoordelijkheid tot uitdrukking in de besluitvorming over infrastructuurprojecten.

Hierbij geldt de systematiek van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) als onderdeel van de rijksbegroting. Het MIT bevat drie tabellen: verkenning, planstudie en realisatie.

Voorafgaande aan de planstudiefase, die overeenkomt met het doorlopen van de Tracéwetprocedure, vindt een verkenning van de problematiek plaats. In deze fase is er sprake van een eerste beoordeling, waarbij wordt bezien of er sprake is van een problematiek die het starten van een Tracéwetprocedure voor voornemens op het gebied van infrastructuur rechtvaardigt.

Er vindt daarom een brede inventarisatie van problemen en een selectie van potentiële oplossingen plaats.

Behalve problemen in de sfeer van congestie kunnen ook andere problemen, zoals aantasting van de leefomgeving, om maatregelen vragen. Naast of in plaats van aanleg of uitbreiding van infrastructuur kunnen ook andere maatregelen (bv. flankerend verkeersbeleid, bevordering van andere vervoerswijzen of ruimtelijk beleid) gewenst blijken te zijn. Om hier een goed beeld van te verkrijgen dienen in de verkenningen deze aspecten in relatie tot het probleem te worden bezien. Bij voorkeur via een integrale benadering in het betrokken gebied, met een beschouwing op het niveau van de netwerken. Overigens zal een verkenning altijd een globaal karakter hebben en toegesneden moeten zijn op het van toepassing zijnde schaalniveau (maatwerk).

Een verkenning zal tevens randvoorwaarden opleveren voor de planstudiefase.

De opdracht voor een verkenning is een produkt van de beide ministeries. Na afronding van de verkenning nemen beide ministers op basis van de inzichten die de verkenning heeft opgeleverd een beslissing.

Indien beide ministers besluiten dat de problematiek vraagt om een infrastructuuraanpassing waarvoor de Tracéwet-procedure moet worden gevolgd, wordt het project opgenomen in de tweede tabel van het MIT, de planstudie-tabel. Voorgesteld wordt in het nieuwe artikel 2a aan te geven dat de minister van V&W de bedoelde beslissing neemt in overeenstemming met de minister van VROM.

Na afronding van de planstudie – in de wettelijke terminologie: na afronding van de trajectnota en het bijbehorende milieueffectrapport – dienen beide ministers een gezamenlijk standpunt te bepalen. Deze gezamenlijkheid komt nu reeds in de Tracéwet tot uiting, waar artikel 9 aangeeft dat de minister van V&W zijn standpunt bepaalt in overeenstemming met de minister van VROM.

Het standpunt kan inhouden dat van het onderzochte project wordt afgezien.

In de meeste gevallen zullen beide ministers echter de procedure willen voortzetten. Zij geven zulks aan in hun standpunt en bepalen daarbij tevens hun voorkeurs-tracé. Dit voorkeurstracé wordt vervolgens uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit, hetgeen uiteindelijk leidt tot een

tracébesluit. De huidige wet bepaalt reeds dat de minister van V&W het tracébesluit vaststelt in overeenstemming met de minister van VROM. In het licht van de systematiek van de wet ligt het voor de hand dat de gezamenlijke verantwoordelijkheid ook voor het ontwerp-tracébesluit in de wet wordt aangegeven. Voorgesteld wordt artikel 11 daartoe te wijzigen.

De derde tabel uit het MIT bevat de projecten die voor uitvoering in aanmerking komen. De gezamenlijke besluitvorming van de beide ministers is dan afgerond. Voor de verdere realisatie van het vastgestelde tracébesluit is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk.

11. Overige aspecten

11.1 Het wetsvoorstel heeft per saldo geen financiële gevolgen.

11.2 In oktober 1997 heeft de minister van Economische Zaken de «Toets op het concurrentievermogen 1997: klaar voor de toekomst» aan de Tweede Kamer gezonden (brief van 24 oktober 1997, AEP/S 97052917). In verband daarmee zal worden gezien hoe door wetswijziging verdere efficiencyverbetering, stroomlijning en meer flexibiliteit kan worden bereikt. Als nader te onderzoeken opties noemt de concurrentietoets in paragraaf 5.2.4 een facultatieve parallelschakeling van trajectnota en ontwerp-tracébesluit respectievelijk een facultatieve verkorte procedure voor eenvoudige gevallen.

Genoemde opties worden in het kader van de tweede tranche van de wijziging van de Tracéwet onderzocht.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Onderdeel B

De in artikel 2a bedoelde beslissing is naar het oordeel van de ondergetekenden – het uiteindelijk oordeel berust bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State –, evenals die met betrekking tot het verder in overweging nemen van de aanleg van een bepaald tracé, geen rechtens relevant besluit dat door de (bestuurs)rechter kan worden getoetst. Aannemelijk is dat de in artikel 2a bedoelde beslissing wordt aangemerkt als een beslissing inzake de procedure ter voorbereiding van een besluit in de zin van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht, dat niet vatbaar is voor beroep, tenzij deze beslissing de belanghebbende los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks in zijn belang treft.

Onderdeel D

In de huidige praktijk is gebleken dat in (vrijwel) alle gevallen gebruik wordt gemaakt van de in artikel 11, derde lid, opgenomen verdagingsmogelijkheid met betrekking tot het uitwerken van het in artikel 9 bedoelde «standpunt» van de ministers met betrekking tot de aanleg of wijziging van infrastructuur tot een ontwerp-tracébesluit. In het geldende wettelijke systeem wordt ervan uitgegaan dat zodanige uitwerking binnen acht weken na het verstrijken van de termijn voor het geven van advies door de betrokken bestuursorganen over de trajectnota plaatsvindt. Gebleken is dat die termijn niet reëel is: de praktijk laat zien dat verdaagd wordt tot de uiterste termijn van zes maanden. Gezien het vorenstaande wordt voorgesteld de termijn voor het bepalen van een ministerieel standpunt (acht weken) ongewijzigd te laten en de termijn voor de

uitwerking van standpunt tot ontwerp-tracébesluit te stellen op een maximum van zes maanden. Hiermee komt de bestaande verdagingsmogelijkheid te vervallen. Indien de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit binnen de termijn van zes maanden niet haalbaar blijkt te zijn, dient daarvan gemotiveerd mededeling te worden gedaan aan de Staten-Generaal.

Onderdeel G

Voor de goede orde zij opgemerkt dat, indien in het tracébesluit op basis van de naar aanleiding van het OTB ingekomen reacties een ander tracé dan in het OTB wordt opgenomen, artikel 14 van de Tracéwet blijft gelden. Dit betekent dat in die situatie eerst een gewijzigd OTB, waarin het nieuwe voorkeurstracé is opgenomen, in procedure wordt gebracht alvorens dienovereenkomstig een tracébesluit wordt vastgesteld. De wijzigingen van artikel 14 betreffen technische punten.

Onderdeel H

Het voorgestelde artikel 14a ziet op de situatie dat als gevolg van op het ontwerp-tracébesluit ingekomen reacties wordt besloten om niet overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit te beslissen, waarbij de wijzigingen gevolgen hebben voor de ten aanzien van het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in geluidzones met betrekking tot bepaalde gebouwen (en standplaatsen). Het gaat hierbij om gebouwen ten aanzien waarvan in het OTB niet is gezegd dat het voornemen bestaat om bedoelde hogere waarden met betrekking tot die gebouwen te bepalen. Ten aanzien van zodanige gebouwen hebben derhalve in de OTB-fase niet de bijzondere procedurele waarborgen van artikel 12, tweede lid, gegolden, te weten de gerichte toezending van het OTB aan bepaalde categorieën van betrokkenen, waaronder de gebruikers van bedoelde woningen. Indien nu het voornemen bestaat om hogere waarden in het tracébesluit op te nemen, terwijl in de OTB-fase ten aanzien van bedoelde gebouwen geen toepassing is gegeven aan artikel 12, tweede lid, dient, alvorens het tracébesluit ter zake kan worden vastgesteld, eerst toepassing te worden gegeven aan dat artikellid. Dit betekent dat de op bedoelde hogere waarden voor die gebouwen betrekking hebbende onderdelen van het voorgenomen tracébesluit worden toegezonden aan de in dat artikellid genoemde categorieën van personen. Daarnaast worden bedoelde onderdelen ter inzage gelegd gedurende twee weken. Binnen die termijn kunnen schriftelijk bedenkingen naar voren worden gebracht.

Onderdeel I

Ingevolge de geldende wet, zoals deze is gewijzigd bij de wet van 30 mei 1997, Stb. 243, wordt onder het verlenen van planologische medewerking mede begrepen het nemen van besluiten krachtens de Wet geluidhinder door besturen van gemeente en provincie waardoor een tracé (en de bijkomende infrastructurele voorzieningen) kan worden aangelegd zonder strijd met hetgeen in die wet is bepaald ten aanzien van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones. Nu ingevolge het onderhavige wetsvoorstel de regeling inzake het verlenen van planologische medewerking komt te vervallen, wordt in het tweede lid van artikel 15 voorgesteld de toepassing van de Wet geluidhinder op het onderhavige terrein te laten geschieden in het tracébesluit. Het tracébesluit zal derhalve in de toekomst mede de besluiten bevatten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de desbetreffende artikelen van de Wet geluidhinder. In verband hiermee is

het voorts wenselijk de Wet geluidhinder aan te passen. Hierin voorziet artikel IV.

Onderdeel J

Punt 2 van dit onderdeel strekt ertoe de in artikel 18 genoemde termijn van 13 jaar te vervangen door een termijn van 10 jaar.

Bij de totstandkoming van de Tracéwet is gekozen voor een termijn van 13 jaren, als som van de termijn van 3 jaar waarbinnen het tracébesluit in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) moet zijn opgenomen én de termijn van 10 jaren die normaliter als geldingsduur voor bestemmingsplannen wordt gehanteerd. Verwezen wordt naar artikel 33 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Bij nadere beschouwing is het logischer de bedoelde termijn van 10 jaar direct te koppelen aan het tracébesluit zelf. De analogie met bestemmingsplannen komt dan zuiverder tot uiting. De besluitvorming over de opname van het tracébesluit in het MIT loopt dan de eerste – maximaal drie – jaren parallel aan de termijn van 10 jaar.

De consequentie is dat tracébesluiten wettelijk sneller ten uitvoer moeten worden gebracht dan thans het geval is.

Onderdeel K

Het vierde lid regelt de vantoepassingverklaring van de in de AWB geregelde procedure ten aanzien van de voorbereiding van de besluiten op de aanvragen om vergunningen als bedoeld in het eerste lid. Bepaald is dat, voor zover het hier gaat om besluiten op aanvraag, te dien aanzien de procedure, geregeld in de paragrafen 3.5.2 tot en met 3.5.5 van de AWB, van toepassing is.

In verband met de rol van de minister van Verkeer en Waterstaat als coördinator van het onderhavige besluitvormingsproces zijn in het vierde lid specifieke voorzieningen opgenomen. Deze voorzieningen houden mede verband met de noodzakelijke parallelschakeling van de onderhavige besluiten. Zij houden het volgende in.

Onderdeel a van het vierde lid houdt de verplichting in dat ook aan de minister van Verkeer en Waterstaat mededeling wordt gedaan van verzoeken tot aanvulling van de aanvraag en van besluiten om de aanvraag niet te behandelen.

De minister bepaalt blijkens onderdeel b de termijn waarbinnen alle betrokken andere bestuursorganen de ontwerpen van de onderhavige besluiten aan hem dienen toe te zenden. Dit in verband met de toezending zijnerzijds aan de aanvrager(s) en de betrokken andere bestuursorganen. Bij de door de minister te bepalen termijn moet rekening worden gehouden met de totale termijn van twaalf weken die is opgenomen in artikel 3:19, eerste lid, van de AWB.

Volgens onderdeel c wordt in alle gevallen in de Staatscourant mededeling gedaan van de omstandigheid dat de ontwerp-besluiten gereed zijn en kunnen worden ingezien.

Vervolgens wordt in onderdeel d de minister bevoegd verklaard om de mededelingen ten aanzien van de ontwerpen van de besluiten – welke bestaan uit terinzagelegging en kennisgeving in dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen en de Staatscourant – te bundelen in één mededeling, welke door de minister wordt gedaan. De bundeling van procedures als bedoeld in artikel 20 hoeft derhalve niet betrekking te hebben op alle procedures: de bundeling kan ook in tranches geschieden. In onderdeel e wordt geregeld dat de minister een termijn bepaalt waarbinnen de besluiten worden genomen. In onderdeel f is opgenomen dat deze onverwijld aan de minister worden toegezonden. Bedoelde

termijn wordt vermeld bij de terinzagelegging en de zoëven aangegeven kennisgeving in dagbladen en Staatscourant.

In onderdeel g wordt geregeld dat de adviezen van de over de ontwerp-besluiten adviserende bestuursorganen alsmede van de ingebrachte schriftelijke bedenkingen en het verslag van de mondeling ingebrachte bedenkingen mede worden toegezonden aan de minister, zodat deze geheel op de hoogte is van ingekomen reacties. Wat betreft de toepassing van artikel 3:25 AWB (mondelinge gedachtenwisseling) ligt het in de rede dat de minister ter uitvoering van zijn coördinerende taak (artikel 20, tweede lid) in overleg met de betrokken bestuursorganen het proces zodanig organiseert dat er zo mogelijk één hoorzitting wordt gehouden over alle ontwerp-besluiten tegelijk.

Tenslotte is in onderdeel h bepaald dat de minister beslist over de vraag of bepaalde termijnen in de vergunningprocedure worden verlengd. Daartoe kan aanleiding zijn indien het gaat om een zeer ingewikkelde aanvraag of een omstreden onderwerp.

Het vijfde lid verklaart het vierde lid van overeenkomstige toepassing op de voorbereiding van ambtshalve te nemen besluiten, bijvoorbeeld een peilbesluit, te nemen door een waterschap.

Het zesde lid bevat de bevoegdheid voor de betrokken ministers om zelf een beslissing op de vergunningaanvraag te nemen ingeval een ander bestuursorgaan, dat in eerste aanleg bevoegd is te beslissen op de aanvraag niet of niet tijdig overeenkomstig de aanvraag beslist. Bij dit laatste gaat het om drie situaties. De eerste is dat dat bestuursorgaan in het geheel geen beslissing neemt. De tweede is dat geen beslissing wordt genomen binnen de gestelde wettelijke termijn. De derde is dat er wel een beslissing is, maar dat deze niet overeenkomstig de aanvraag is. Gedoeld wordt hierbij op een weigering van de vergunning dan wel het afgeven van een vergunning waaraan bepaalde voorschriften zijn verbonden, die niet overeenkomstig de aanvraag zijn en die bijvoorbeeld een belemmering kunnen inhouden ten aanzien van de realisatie van het werk.

Het zevende lid verklaart het zesde lid ook van toepassing op ambtshalve te nemen besluiten, die niet (tijdig) tot stand worden gebracht.

Het achtste lid van artikel 20 voorziet erin dat leges, verschuldigd aan het betrokken bestuursorgaan in verband met de behandeling ingevolge het vijfde lid van een aanvraag voor een beschikking als bedoeld in dit artikel, in 's Rijks kas worden gestort. Het gaat hier om een vergoeding voor door het rijk verrichte diensten; niet beoogd is daarmee een sanctie te stellen vanwege het feit dat het bestuursorgaan dat in eerste instantie bevoegd is te beslissen op de aanvraag zulks niet of niet tijdig heeft gedaan.

Het negende lid verklaart de minister van Verkeer en Waterstaat mede bevoegd de in het onderhavige artikel bedoelde aanvragen om vergunningen in te dienen bij de bevoegde bestuursorganen. De reden dat deze bepaling is opgenomen is dat het niet uitgesloten is dat ten aanzien van een bepaald vergunningstelsel de regeling zo is ingericht dat aanvragen om vergunning slechts door bepaalde categorieën personen kunnen worden gedaan. Dit kan met zich brengen dat de vlotte voortgang der werkzaamheden wordt verstoord door het enkele feit dat een aanvraag om een bepaalde vergunning niet wordt ingediend.

Het tiende lid houdt in dat bekendmaking van alle besluiten, voor zover ten aanzien daarvan besloten was om deze tot stand te brengen met toepassing van de in het vierde lid bedoelde procedure (afdeling 3.5 AWB onder coördinatie van de minister), gelijktijdig geschiedt door de minister.

De bekendmaking heeft ook betrekking op de overwegingen omtrent de ingebrachte bedenkingen.

Onderdeel P

In artikel 25a, vierde lid, is tot uitdrukking gebracht dat de bezwaarschrift-procedure niet wordt gevolgd ten aanzien van tracébesluiten. In de geldende wet is dit ook reeds het geval (artikel 15, vierde lid, derde volzin). Weliswaar wordt in het onderhavige wetsvoorstel paragraaf 3.5.6 van de AWB van toepassing verklaard – dit zou reden zijn om, gelet op artikel 7:1, eerste lid, onder d, het vierde lid van artikel 25a niet op te nemen –, maar niet over de hele linie is die paragraaf van toepassing. Verwezen wordt naar het in artikel 14a geregelde geval, waarin een specifieke procedure is opgenomen.

Artikel II

In dit artikel is het algemene overgangsrecht opgenomen. Het eerste lid heeft betrekking op overgangsrecht met betrekking tot de totstandkoming van tracébesluiten. Het houdt in dat, indien een ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht is – door toezending van zodanig ontwerp aan de betrokken mede-overheden – vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, daarop de bepalingen van de nieuwe wet niet van toepassing zijn.

Hetzelfde is het geval – verwezen wordt naar het tweede lid – ten aanzien van aanvragen om vergunning die zijn ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet en ambtshalve te nemen besluiten met het oog op de realisering van een tracé, welke zijn genomen binnen dertien weken na het tijdstip van inwerkingtreding van de wet. Indien reeds aanvragen om vergunning zijn ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de wet of ambtshalve besluiten zijn genomen binnen genoemde termijn van dertien weken na het tijdstip van inwerkingtreding van de wet en het toch wenselijk wordt geacht om de vruchten te plukken van de nieuwe wet, kan zulks worden bewerkstelligd door die aanvragen of besluiten in te trekken en onder de werking van de nieuwe wet nieuwe aanvragen in te dienen of ambtshalve besluiten te nemen.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat het in de beginfase van de werking van de nieuwe wet kan voorkomen dat er nog verzoeken om beschikkingen tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in behandeling zijn. In het nieuwe bestel zal een beslissing ter zake zijn opgenomen in het tracébesluit zelf. Indien zich in de overgangssituatie het geval voordoet dat een tracébesluit is tot stand gebracht zonder dat daarin beslissingen zijn opgenomen over de bedoelde hogere waarden en de aanvragen daartoe zijn ingediend voor het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel, zullen bedoelde aanvragen kunnen worden behandeld ingevolge de onderhavige bepaling. Zij worden derhalve gerekend tot de aanvragen om vergunningen in de zin van het tweede lid.

Het derde lid heeft betrekking op de mogelijkheid om bezwaar te maken of beroep tegen een in het eerste of tweede lid bedoeld besluit dat voor het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige wet is genomen. Dat artikellid heeft voorts betrekking op de behandeling van zodanig bezwaar of beroep ten aanzien van genoemde besluiten. In beide gevallen is het zo dat ter zake het recht, zoals dat gold vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de wet, van toepassing is.

Artikel III

In dit artikel is specifiek overgangsrecht opgenomen ten aanzien van het project hoge-snelheidslijn-zuid en het project Betuwe-route. Dit heeft betrekking op het planologisch regime.

Het wetsvoorstel voorziet er in het algemeen in dat een vastgesteld tracébesluit niet meer per se in de ruimtelijke plannen van gemeenten en provincies ingepast behoeft te worden alvorens het tracébesluit ten uitvoer kan worden gelegd. Het tracébesluit geldt als vrijstellingsbesluit ten aanzien van de bepalingen van het bestemmingsplan, zodat overeenkomstig artikel 44, onder c, van de Woningwet rechtstreeks een bouwvergunning wordt verleend ten behoeve van de realisering van het project. Het is wenselijk om de in het wetsvoorstel aan de orde zijnde herziening met betrekking tot de planologische inpassing zoveel mogelijk te benutten ten behoeve van de HSL-zuid en de Betuwe-route.

Het planologisch traject is evenwel in die projecten reeds ingezet: aan de betrokken overheden is bij het uitbrengen van het ontwerp-tracébesluit gevraagd om planologische medewerking. Vanaf het moment van vaststelling van het tracébesluit loopt een periode van een jaar waarbinnen bedoelde planologische medewerking moet worden gerealiseerd.

Gelet op ervaringen bij andere projecten is het evenwel bij het project HSL-zuid geenszins zeker dat direct na afloop van die periode de planologische inpassing in alle gevallen is geschied. Ten aanzien van het project Betuwe-route staat vast dat een aantal gemeenten niet tijdig planologische medewerking heeft verleend.

Het vorenstaande vraagt om een specifieke overgangsrechtelijke voorziening voor de beide projecten. Doel daarvan is uitsluitend dat ex lege het planologische licht op groen wordt gezet. Uitgangspunt daarbij is dat de betrokken gemeenten en provincies bevoegd blijven planologische maatregelen te treffen met het oog op de inpassing van het tracébesluit. Planologische maatregelen van de gemeenten blijven nodig met het oog op de inpassing van het tracé in de omgeving. Waar het slechts om gaat is dat spoedig met de aanleg van het tracé kan worden begonnen; daartoe is niet meer nodig dan dat ex lege het tracébesluit dient als vrijstellingsbesluit ten aanzien van die bepalingen in gemeentelijke bestemmingsplannen die een planologische belemmering vormen voor de realisatie van het tracé.

Wat betreft HSL-zuid wordt in dit kader niet uitsluitend bedoeld op de uitvoering van het tracébesluit inzake de aanleg van de hoge-snelheidslijn. Het gaat ook om enkele daarmee samenhangende werken. Het betreft werken aan de A 16, welke in het tracébesluit inzake de HSL-zuid zelf zijn opgenomen, alsmede werken aan hoofdwegen die in aparte tracébesluiten zijn aangegeven (tracébesluit van 15 april 1998 inzake Rijksweg A 16 gedeelte Moerdijk-Prinsenbeek Noord, en tracébesluit van 27 april 1998 inzake Rijksweg A 4 Burgerveen-Leiden). Meer concreet betreft het werken aan de A 16, reconstructie van het knooppunt Klaverpolder, A 17 en A 4.

Ten aanzien van HSL-zuid zijn twee punten van belang.

Het eerste punt is dat voorkomen moet worden dat te lang moet worden gewacht op de voorzieningen, gericht op de inpassing van het tracé in de ruimtelijke plannen. Indien de termijn van een jaar voor het inpassen van het tracé in ruimtelijke plannen is verstreken – dat wil zeggen dat na een jaar na de vaststelling van het tracébesluit geen goedkeuring door het provinciaal bestuur is gegeven aan het desbetreffende bestemmingsplan of door de betrokken gemeente geen vrijstellingsbesluit is genomen met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening – dient

het planologische licht op groen te worden gezet. Dit betekent dat er alsdan geen belemmering van planologische aard meer is om de uitvoering van het tracébesluit ter hand te nemen. Het vorenstaande wordt in het onderhavige artikel vorm gegeven in het eerste lid. Door de vantoepassingverklaring van de genoemde artikelleden van artikel 15 wordt bewerkstelligd dat het tracébesluit geldt als voorbereidings- en vrijstellingsbesluit in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het tweede punt is dat het kan voorkomen dat reeds voordat het jaar waarbinnen de planologische medewerking moet zijn gerealiseerd, verstreken is, duidelijk is dat de bedoelde planologische inpassing niet dan wel niet tijdig zal geschieden. Alsdan heeft het weinig zin te wachten tot dat jaar is verstreken. In verband daarmee bepaalt het tweede lid dat planologisch geen belemmering meer bestaat voor de uitvoering van het tracébesluit indien op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet nog geen ontwerp-bestemmingsplan of ontwerp-vrijstellingsbesluit ter inzage is gelegd.

Ten aanzien van het project Betuwe-route is het zo dat de termijn van een jaar waarbinnen planologische medewerking moet zijn verleend door de betrokken gemeenten, al verstreken is. Het derde lid bepaalt dat, indien op het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige wet zodanige medewerking niet is verleend, de desbetreffende tracébesluiten ex lege doorwerking krijgen in de relevante gemeentelijke besluiten.

Zowel bij het project HSL-zuid als bij het project Betuweroute is van belang dat de beschikkingen inzake maximaal toelaatbare waarden ingevolge de Wet geluidhinder nog hun beslag zullen krijgen op basis van de geldende wetgeving. In de desbetreffende tracébesluiten zijn derhalve zodanige beschikkingen niet opgenomen. Dit heeft geleid tot het vierde lid, waarin de wettelijke bepaling dat het tracébesluit de drager is van bedoelde beschikkingen buiten toepassing is verklaard. In dit verband is ook van belang het gestelde in het slot van het eerste tot en met derde lid: in plaats van de ministeriële beschikkingen hogere waarden – die zullen worden opgenomen in het tracébesluit – zijn ten aanzien van de onderhavige projecten van belang de terzake te treffen of getroffen beschikkingen van gedeputeerde staten dan wel beschikkingen ter zake van de minister, getroffen met toepassing van artikel 20, derde lid, van de Tracéwet.

Het ligt in het voornemen dat de bestuurlijke procedures dit jaar worden afgerond. Ten aanzien van eventuele rechterlijke procedures met betrekking tot zodanige beschikkingen is artikel II, derde lid, van belang. Die procedures zullen worden beheerst door het recht dat gold vóór de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel.

Het vijfde lid bevat een omschrijving van het begrip planologische medewerking, dat in het eerste en derde lid wordt gehanteerd. Deze definitie wijkt in die zin af van die, vermeld in artikel 1, eerste lid, onder i, van de wet (deze begripsbepaling wordt in het wetsvoorstel geschrapt om de redenen, vermeld in onderdeel 2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting) dat het element van het nemen van besluiten krachtens de Wet geluidhinder met betrekking tot de maximaal toelaatbare geluidsbelasting in geluidzones daarin niet voorkomt.

Ten aanzien van het project Betuwe-route zijn zodanige besluiten reeds genomen door gedeputeerde staten of de betrokken minister. Ten aanzien van een aantal besluiten loopt de bezwaarschriftenprocedure. Voor zover het betreft die procedure alsmede eventuele beroepsprocedures is artikel II, derde lid, van toepassing, hetgeen erop neerkomt dat die procedures op basis van het recht, zoals het geldt vóór de inwerkingtreding van het

wetsvoorstel, worden behandeld. Ten aanzien van het project HSL-zuid zijn bedoelde besluiten nog niet totstandgekomen. Het ligt in het voornemen die besluiten in de loop van dit jaar tot stand te brengen. Op die besluiten en op eventuele bezwaar- en beroepsprocedures is artikel II, tweede en derde lid, van toepassing; ter zake is derhalve het oude recht van toepassing.

Artikel IV, onderdeel A

In dit artikel is een nieuwe afdeling 2a in hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder opgenomen, waarin een specifieke regeling is opgenomen indien sprake is van de aanleg of wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet.

Artikel 87b

In dit artikel zijn begripsbepalingen opgenomen, die van belang zijn voor de toepassing van afdeling 2a. Uiteraard zijn de in hoofdstuk I van de wet opgenomen begripsbepalingen ook van toepassing op afdeling 2a. Omdat afdeling 2 van hoofdstuk VI niet van toepassing is op afdeling 2a (zie artikel 87c), zijn ook de in de op grond van afdeling 2 tot stand gekomen algemene maatregel van bestuur (Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen) opgenomen begripsbepalingen niet van toepassing. Voor zover van belang zijn de begripsbepalingen uit het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen thans in artikel 87b opgenomen.

Artikel 87d

In dit artikel is aangegeven welke elementen het akoestisch onderzoek, dat ten grondslag ligt aan de aanleg of de wijziging van een hoofdweg, moet bevatten.

De zinsnede in het tweede lid «wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 2 van de Tracéwet» – die ook in andere artikelen van de nieuwe afdeling 2a van hoofdstuk VI voorkomt – omvat mede de in artikel 2, tweede lid, onder b, bedoelde verbreding van een hoofdweg.

Uiteraard is het tweede lid, onder b, alleen van toepassing op hoofdwegen die op 1 maart 1986 al aanwezig of in aanleg waren.

Artikel 87e

In dit artikel is de normstelling opgenomen voor woningen binnen de zone van nieuw aan te leggen hoofdwegen. Deze normstelling wijkt niet af van de thans bij of krachtens de Wet geluidhinder geldende normstelling. De voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A) (eerste lid), de door de Ministers van VROM en van V&W vast te stellen ten hoogste toelaatbare «hogere waarde» is 60 dB(A) (tweede lid).

Het uitgangspunt dat in beginsel slechts bij wijze van uitzondering zal worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) is neergelegd in het derde lid.

Artikel 87f

Dit artikel is van toepassing op:

- a. een wijziging van een hoofdweg die op 1 maart 1986 in aanleg of aanwezig was, terwijl op dat tijdstip binnen de zone van die weg woningen aanwezig waren, zonder dat er sprake is van een sanerings-situatie in de zin van artikel 88;
- b. een wijziging van een hoofdweg die na 1 januari 1982, onder het

regime van afdeling 2 van hoofdstuk VI (nieuwe situaties wegverkeer-slawaaï) tot stand is gekomen.

De eerste twee leden zijn materieel gelijk aan artikel 100.

In het derde lid is de systematiek opgenomen dat door de wijziging van de hoofdweg de geluidsbelasting met maximaal 5 dB mag toenemen en dat de ten hoogste toelaatbare «hogere waarde» 60 dB(A) is.

Indien bijvoorbeeld de op grond van het eerste of tweede lid bepaalde waarde 53 dB(A) is, zullen de Ministers dus een «hogere waarde» kunnen vaststellen van maximaal 58 dB(A). Indien bijvoorbeeld de op grond van het eerste of tweede lid bepaalde waarde 57 dB(A) is, zullen de Ministers dus een «hogere waarde» kunnen vaststellen van maximaal 60 dB(A).

In het vierde lid is, via het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 87e, derde lid, het uitgangspunt verwoord dat in beginsel slechts bij wijze van uitzondering zal worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Omdat afdeling 4 van hoofdstuk VI niet van toepassing is, zal er, indien er door de wijziging aan de betreffende hoofdweg sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de wet, geen besluit tot reconstructie in de zin van paragraaf 1 van afdeling 4 behoeven te worden genomen.

Artikel 87g

Dit artikel is van toepassing op een wijziging van een hoofdweg die op 1 maart 1986 in aanleg of aanwezig was, terwijl op dat tijdstip binnen de zone van die weg woningen aanwezig waren, waarbij sprake is van een saneringssituatie in de zin van artikel 88.

In het eerste lid is per geval aangegeven naar welke waarde – ook na wijziging van de hoofdweg – in beginsel moet worden gestreefd. Deze waarde bedraagt, indien eerder toepassing is gegeven aan artikel 90, tweede lid, naar analogie van artikel 100, tweede lid, de laagste van de volgende twee waarden, te weten de heersende waarde of de eerder ingevolge artikel 90, tweede lid, vastgestelde waarde. In de overige gevallen, dat wil zeggen de gevallen waarin niet eerder een waarde is vastgesteld, is de streefwaarde 50 dB(A).

Het tweede lid heeft betrekking op de situatie waarin, ingevolge artikel 90, tweede lid, een grenswaarde is vastgesteld. Hierbij geldt dat de door de Ministers van VROM en VenW vast te stellen hogere waarden maximaal 5 dB(A) hoger mogen zijn, naar analogie van artikel 87f, derde lid.

Het derde lid heeft betrekking op de situatie dat er nog geen grenswaarde is vastgesteld. Daarbij is, in afwijking van artikel 87f, derde lid, niet bepaald dat de door de ministers van VROM en VenW vast te stellen hogere waarden maximaal 5 dB(A) hoger mogen zijn dan de op grond van het eerste lid, onder b, bepaalde ten hoogste toelaatbare waarde van 50 dB(A). Indien namelijk de heersende geluidsbelasting bijvoorbeeld 58 dB(A) is en door de wijziging van de hoofdweg de geluidsbelasting gelijk blijft of zelfs afneemt tot bijvoorbeeld 56 dB(A), zouden de ministers geen ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 58 dB(A) onderscheidenlijk 56 dB(A) kunnen vaststellen, omdat deze waarden meer dan 5 dB(A) hoger zijn dan 50 dB(A).

In het vierde lid is, via het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 87e, derde lid, het uitgangspunt verwoord, dat in beginsel slechts bij wijze van uitzondering zal worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Artikel 87h

In dit artikel is de normstelling opgenomen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van hoofdwegen. Deze normstelling wijkt niet af van de thans bij of krachtens de Wet geluidhinder geldende normstelling.

De voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A) (eerste lid), de door de ministers van VROM en van V&W vast te stellen ten hoogste toelaatbare «hogere waarde» is 60 dB(A) (tweede lid).

Het uitgangspunt dat in beginsel slechts bij wijze van uitzondering zal worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) is neergelegd in het derde lid.

Artikel IV, onderdeel C

Op verzoek van de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat is in 1993 het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) geëvalueerd door de Evaluatiecommissie Wet milieubeheer.

Door de Evaluatiecommissie is onder andere aanbevolen om bronbestrijding te stimuleren door eisen te stellen aan de geluidproductie van spoorwegmaterieel en de spoorbaan, om de zoneringsuitwerking in de vorm van geluidscontouren en om het BGS te voorzien van een doeltreffende controlemethodiek.

In het regeringsstandpunt (mei 1995) naar aanleiding van de resultaten van de evaluatie is op hoofdlijnen aangegeven hoe de bestrijding van spoorweglawaai kan worden verbeterd. Kern is dat gedacht wordt aan het ontwikkelen van een systeem van emissieplafonds. Dit systeem zou gericht moeten zijn op de verbetering en vereenvoudiging van de uitvoering en handhaving van het BGS. Voorts zou dit systeem de bronbestrijding moeten stimuleren en de geleidelijk verhoging van de geluidsbelasting, die onder het huidige BGS kan plaatsvinden zonder dat maatregelen behoeven te worden getroffen, een halt moeten toe roepen. Door de voorgestelde wijziging van artikel 105 van de Wet geluidhinder wordt nu een wettelijke basis geven voor een systeem van emissieplafonds.

Het systeem van emissieplafonds zelf wordt thans in de Projectgroep uitwerking evaluatie BGS nader uitgewerkt en zal zijn beslag krijgen in een wijziging van het BGS.

Artikel IV, onderdeel D

In dit artikel is een nieuwe afdeling 2 in hoofdstuk VII opgenomen, waarin een specifieke regeling is opgenomen, indien sprake is van de aanleg of wijziging van een landelijke railweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet.

Artikel 107

In dit artikel zijn begripsbepalingen opgenomen, die van belang zijn voor de toepassing van afdeling 2. Voor zover van belang zijn de begripsbepalingen uit de algemene maatregel van bestuur op grond van afdeling 1 van hoofdstuk VII (Besluit geluidhinder spoorwegen) in artikel 107 opgenomen. Uiteraard zijn de in hoofdstuk I van de wet opgenomen begripsbepalingen ook van toepassing op afdeling 2.

Artikel 107a

In dit artikel is aangegeven uit welke elementen het akoestisch onderzoek, dat ten grondslag ligt aan de aanleg of de wijziging van een landelijke railweg, moet bestaan. De inhoudelijke eisen uit het tweede lid zijn uitsluitend van toepassing bij de voorbereiding van een wijziging van een landelijke railweg. Uiteraard is het tweede lid, onder b, alleen van toepassing op landelijke railwegen die op 1 juli 1987 – de datum waarop het BGS in werking is getreden – al aanwezig of in aanleg waren.

Artikel 107b

In dit artikel is de normstelling opgenomen voor woningen binnen de zone van nieuw aan te leggen landelijke railwegen. Bij deze normstelling is uitgegaan van de vanaf 1 januari 2000 op grond van artikel 28, tweede lid, van het BGS geldende normstelling.

De voorkeursgrenswaarde is 57 dB(A) (eerste lid), de door de ministers van VROM en V&W vast te stellen ten hoogste toelaatbare «hogere waarde» is 70 dB(A) (tweede lid).

Het uitgangspunt dat in beginsel slechts bij wijze van uitzondering zal worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) is neergelegd in het derde lid.

Artikel 107c

In dit artikel is de normstelling opgenomen voor andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van landelijke railwegen. Deze normstelling wijkt niet af van de ter zake geldende normstelling uit het BGS.

Artikel 107d

In dit artikel is de normstelling opgenomen voor geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van landelijke railwegen. Deze normstelling wijkt niet af van de ter zake geldende normstelling uit het BGS.

Artikel IV, onderdeel E

In dit artikel zijn de eisen met betrekking tot de geluidwerende eigenschappen van de gevel opgenomen. Deze eisen zijn gelijk aan de eisen die voor andere gevallen dan die, bedoeld in afdeling 2a van hoofdstuk VI en afdeling 2 van hoofdstuk 7, zijn opgenomen in artikel 111, tweede en derde lid, van de wet onderscheidenlijk in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en in het BGS.

Opgemerkt zij dat, indien uit het akoestisch-bouwtechnisch onderzoek is gebleken dat aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn om te bevorderen dat het binnenniveau voldoet aan de ter zake geldende eis van 45 dB(A), uit artikel 111a, tweede lid, de gevelmaatregelen zullen worden gedimensioneerd op een binnenniveau van 40 dB(A).

Artikel IV, onderdeel F

Er is aangesloten bij de systematiek van artikel 127. In de onderhavige gevallen is evenwel het rijk de wegaanlegger. De kosten van de maatregelen die verband houden met de beperking van de geluidsbelasting van woningen binnen zones langs hoofdwegen of landelijke railwegen komen dus ten laste van het rijk.

Artikel V

Het tracébesluit kan mede omvatten «bijkomende infrastructurele voorzieningen» (artikel 1, eerste lid, onder f), alsmede «maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard» (artikel 1, eerste lid, onder h, laatste gedachtenstreepje). Blijkens artikel 72a van de onteigeningswet kan onteigening voor «aanleg en verbetering van wegen, bruggen, spoorwegwerken en kanalen» plaatsvinden op de daar geregelde wijze. Teneinde buiten twijfel te stellen dat ten behoeve van alle in een tracébesluit aangegeven voorzieningen en maatregelen als hiervoor bedoeld onteigening kan plaatsvinden, is het wenselijk artikel 72a van de onteigeningswet aan te passen.

Artikel VI

Het ligt in het voornemen het wetsvoorstel met ingang van 1 april 1999 in werking te doen treden.

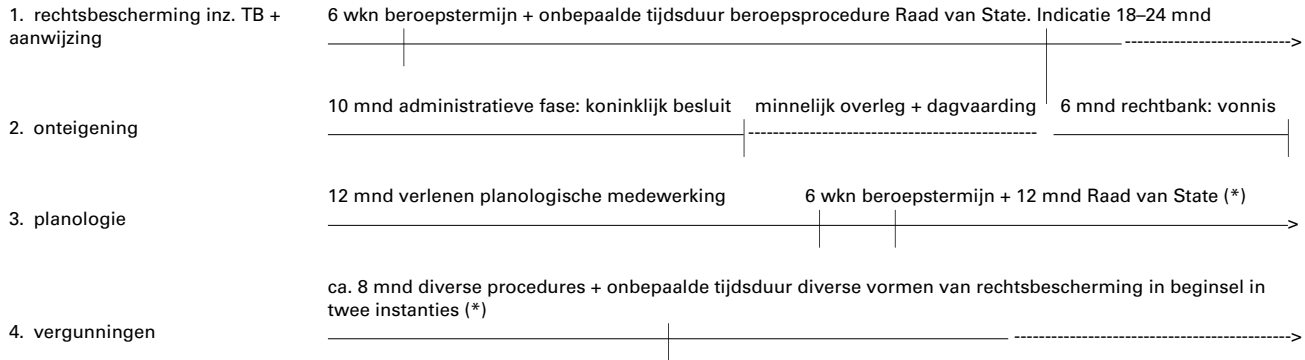
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

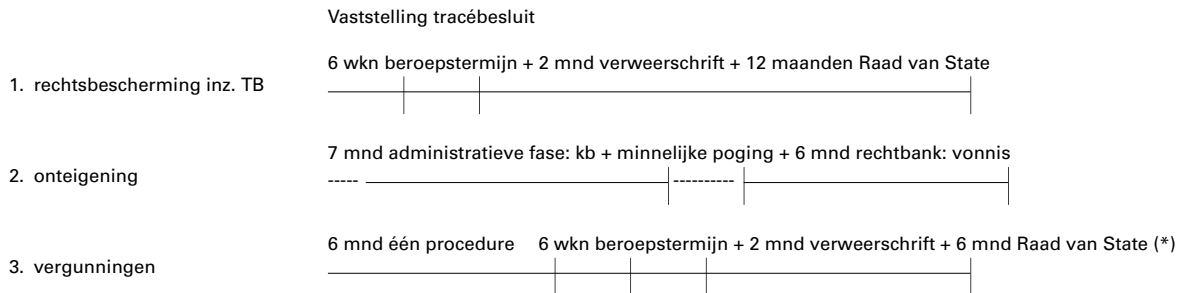
HUIDIGE SITUATIE

Bijlage bij paragraaf 8 van de memorie van toelichting

Vaststelling tracébesluit + VROM-aanwijzing



SITUATIE VOLGENS WETSVORSTEL



N.B. O.g.v. artikel 6:16 Awb heeft beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen schorsende werking van rechtswege. Indien een verzoek om voorlopige voorziening is afgewezen, behoeft de uitspraak in beginsel niet te worden afgewacht.

(*) Het beroep kan geen grondslag vinden in bedenkingen tegen het tracébesluit (art. 19).