

Vergaderjaar 1998–1999

26 343

Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche)

Nr. 5

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkma (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Van Middelkoop (GPV), Witteveen-Hevinga (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Eisses-Timmerman (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), Kortram (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Van Gent (GL), Oplaat (VVD), Van der Staaij (SGP), Van Dok-Van Weele (PvdA), Schoenmakers (PvdA), Udo (VVD).
Plv. leden: Leers (CDA), Stellingwerf (RPF), Dijkma (PvdA), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Van Heemst (PvdA), De Boer (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Bos (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M. B. Vos (GL), Halsema (GL), Niederer (VVD), Van 't Riet (D66), Waalkens (PvdA), Spoelman (PvdA), Voorhoeve (VVD).

VERSLAG

Vastgesteld 29 maart 1999

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer², belast met het voorbereidend onderzoek naar dit voorstel van wet, hebben de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding

Het tracébesluit in relatie tot de ruimtelijke ordening

Van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit

Het tracébesluit en de toepassing van de Wet geluidhinder

De vergunningprocedures

Rechtsbescherming

Onteigening

Toelichting op schema

Algemene beoordeling van het wetsvoorstel

Betrokkenheid van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Artikelsgewijs verslag

De leden van de PvdA-fractie hebben met gemengde gevoelens van het onderhavige voorstel kennis genomen. Zij erkennen dat stroomlijning en vereenvoudiging van procedures voor rijksprojecten noodzakelijk zijn om essentiële fysieke infrastructuur zo snel mogelijk tot stand te brengen. Zo'n ingreep in de bestaande wettelijke voorzieningen moet vanzelfsprekend wel op een evenwichtige en zorgvuldige wijze plaatsvinden. Daarbij gaat het onder meer om de vraag hoe de positie van gemeenten en provincies wordt geregeld en binnen welke context de beoordeling plaatsvindt van met name de kwalitatieve aspecten van infrastructurele projecten. Zij verwijzen in dat verband naar de kritische reacties die zijn binnengekomen van onder meer het IPO en de stichting Natuur en Milieu. Kan worden uiteengezet hoe overleg is gevoerd met provincies, gemeenten en groene organisaties over de voorgenomen wijzigingen en

waarom heeft dat overleg kennelijk vrijwel geen overeenstemming opgeleverd?

Deze leden gaan ervan uit dat de consequenties van de eventuele nieuwe wettelijke regeling mede moeten worden beoordeeld op basis van andere ontwikkelingen. Zij doelen met name op de vraag of, en zo ja in welke mate provincies en regio's een andere verantwoordelijkheid krijgen ten aanzien van de besteding van middelen die voor de aanleg van infrastructuur beschikbaar zijn en op de vraag op welke wijze de beoordeling van de kwaliteit (van met name de inpassing) van infrastructuur in de toekomst kan gaan plaatsvinden. Zij brengen in herinnering dat al meer dan 2½ jaar wordt gewacht op een kabinetsstandpunt over de motie Van Heemst/ Van 't Riet, waarin gevraagd wordt een kader op te stellen waarbinnen inpassingseisen voor infrastructurele werken kunnen worden afgewogen en al meer dan een ½ jaar op een kabinetsstandpunt over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat genaamd «Ambities bundelen». Wanneer is dat standpunt te verwachten en in welke mate beschouwt het kabinet dat standpunt als een onmisbaar element voor de verdere afhandeling van het onderhavige wetsvoorstel?

Betekent de centralisatie die in het voorstel besloten ligt dat het kabinet de rol van de Tweede Kamer bij de besluitvorming over infrastructurele projecten wil aanscherpen of aanpassen en zo ja, op welke wijze zou dat volgens het kabinet gestalte kunnen krijgen?

Deze leden brengen in herinnering dat zij er voorstander van zijn dat een herbezinning plaatsvindt op de verdeling van geldstromen en verantwoordelijkheden voor infrastructuur tussen rijk en provincies/regio's, waardoor de laatstgenoemden – uiteraard binnen te stellen randvoorwaarden – een grotere keuzevrijheid krijgen voor de besteding van deze middelen. De uitkomsten van een dergelijke herbezinning bepalen in hoge mate de context waarbinnen de voorgestelde stroomlijning gaat functioneren. Zijn hierover voorstellen te verwachten en zo ja, wanneer komt de regering daarmee?

Deze leden brengen overigens in herinnering dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat zich nog al eens ergerde aan de in haar ogen gedetailleerde bemoeienis van de Tweede Kamer met voorstellen voor de aanleg van infrastructuur. Werken de onderhavige voorstellen een verdergaande detailbemoeienis wel of niet in de hand?

Hoe verhouden deze voorstellen zich tot de nieuwe opzet van het Meerjarenplan voor Infrastructuur en Transport (MIT), waar een brede meerderheid in de Tweede Kamer op heeft aangedrongen?

Deze leden constateren dat in voorzichtige bewoordingen wordt gesteld dat «verwacht mag worden dat na het gereedkomen van deze wetgeving incidentele projectwetgeving tot het verleden zal behoren.» Waarom wordt hier een slag om de arm gehouden, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de door de regering voorgestelde eerste tranche wijziging van de Tracéwet. Deze leden onderschrijven het beoogde doel van versnelling en vereenvoudiging van de procedures die doorlopen moeten worden om (rijks)infrastructuur te realiseren. In feite hebben deze leden al vanaf 1985 gepleit voor een bekorting van procedures en de instelling van een één-besluit-regeling voor grote projecten. Met de voorliggende wetswijziging zien zij dat een stap in deze richting wordt gezet, zij het dat de inspanningen om procedures te ontdoen van stroperigheid en herhaling van zetten te voorkomen nog niet als afgerond kunnen worden beschouwd. Wel constateren de leden van de VVD-fractie dat vooruitgang wordt geboekt.

De regering kondigt aan dat het onderhavige wetsvoorstel zal worden gevolgd door een tweede tranche, een wijziging van de Wet Luchtverkeer

en de Wet op de Waterkering, alsmede een rijksprojectenprocedure en een provinciale projectenprocedure.

Kan de regering een toelichting geven op het tijdschema en de samenhang in deze wetgevingstrajecten, die alle betrekking hebben op projectwetgeving? Welke ambities koestert de regering om de totstandkoming van projecten zo veel mogelijk te bespoedigen, met inachtneming van voldoende rechtswaarborgen voor de burger?

Welke uitvoering geeft de regering aan de in november 1996 door de leden van de VVD-fractie bij de begrotingsbehandeling VROM ingediende motie, waarin de regering gevraagd wordt om vitale projecten op nationale schaal via een Lex Specialis te regelen?

De leden van de VVD-fractie vinden dat een drastische versnelling en stroomlijning van procedures nodig is, willen we niet verstrikt raken in onze wetten en regels. Daarom dat de leden van de VVD-fractie er bij de regering op aandringen op dit punt het ambitie-niveau hoog te houden.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de eerste tranche om versnelling en vereenvoudiging van de procedures voor de (rijks)infrastructuur te realiseren. Zij hebben bij diverse gelegenheden aangedrongen op wijziging van de Tracéwet. Daarbij is steeds bepleit voor verkorting van de procedures met behoud van voldoende rechtsbescherming. De regering is er in geslaagd om voor de eerste tranche voorstellen te doen in onderhavig wetsvoorstel. Genoemde leden vragen zich af wanneer de regering met de beloofde tweede tranche komt. Kan de regering aangeven welke punten in de tweede tranche aan de orde komen? Tevens vragen deze leden of incidentele projectwetgeving in de toekomst nog nodig is.

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel dat een verdere versnelling en vereenvoudiging beoogt van de procedure voor de aanleg van rijksinfrastructuur.

Deze leden hechten grote waarde aan snelle en eenvoudige procedures. Zij zijn het met de regering eens dat voorkomen moet worden dat meerdere malen bezwaar kan worden gemaakt tegen de hoofdzaken betreffende een tracé. Zij vragen zich echter af, of de voorgestelde wijzigingen in de verhouding tussen rijk enerzijds en provincies en gemeenten anderzijds, tezamen met de voorstellen op het punt van inspraak en rechtsbescherming niet te ingrijpend zijn. In verband daarmee stellen zij de nu volgende vragen.

De leden van de fractie van D66 vragen de regering of en zo ja, in welke mate, over het voorliggende wetsvoorstel inspraak en overleg met andere overheden en maatschappelijke organisaties heeft plaatsgevonden.

De regering stelt voor het tracébesluit, voor zover het strijdig is met een bestemmingsplan, te laten gelden als een vrijstelling van dat bestemmingsplan. De plicht van gemeenten om planologisch mee te werken komt daarmee te vervallen. De leden van de fractie van D66 vragen de regering aan te geven hoe de ervaringen zijn met de planologische medewerking van gemeenten sinds het verschijnen van het evaluatierapport van 1996. Welke resultaten zouden in dit verband verwacht kunnen worden van het voornemen van de regering strenger toe te zien op de handhaving van de ruimtelijke ordening? Is er niet, zo vragen deze leden, een positieve werking te verwachten van de nieuwe bepaling in de WRO dat een aanvraag tot een artikel-19 procedure slechts kan worden gehonoreerd als het bestemmingsplan niet ouder is dan tien jaar? Op welke wijze heeft de regering uitvoering gegeven aan de aanbevelingen in het evaluatierapport om zo vroeg mogelijk tracé-

besluiten op provinciale en gemeentelijke plannen af te stemmen en om meer onderhandelingsruimte in een vroeg stadium van besluitvorming te bieden? Wat vindt de regering van het voorstel van het IPO om provincies, onder meer bij inspraak, een coördinerende rol te laten spelen? Kan de regering een reactie geven op de stelling van de VNG dat veel tijdverlies niet het gevolg is van moeizame inspraakprocedures maar van gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en pressiegroepen en dat de pijn voornamelijk zit in het informele voorbereidingstraject, onvoldoende projectmanagement en langdurige en hernieuwde politieke besluitvorming?

De regering stelt in haar Nader rapport aan de Raad van State dat het «mede ter wille van de overzichtelijkheid» wenselijk is dat het bestemmingsplan «te eniger tijd» in overeenstemming wordt gebracht met het tracébesluit. De leden van de fractie van D66 vinden dat de regering hiermee voorbijgaat aan het belang van een aanpassing aan de omgeving van een tracé. Denkt de regering niet dat, nu medewerking niet langer noodzakelijk is, aanpassing van de bestemmingsplannen achterwege zal blijven en daarmee ook de bovengenoemde aanpassing aan de omgeving? Denkbaar is verder, dat de regeling van het wetsontwerp uitnodigt tot het achterwege laten van een bestemmingsplan omdat het tracébesluit geldt als voorbereidingsbesluit. Juist in verband met de ook door de regering onderschreven noodzaak van een goede landschappelijke inpassing van infrastructuur missen deze leden een poging hier een oplossing voor te vinden. Het gaat hierbij niet alleen om voorzieningen ter vermindering of compensatie van nadelige gevolgen van de infrastructuur voor de naaste omgeving, maar ook om maatregelen ten behoeve van een optimale onderlinge afstemming tussen het nationale project en regionale of lokale ontwikkelingsprojecten. Het wetsvoorstel scheidt als het ware twee onderdelen van elkaar: het tracé en de aanpassing van de omgeving. Ontstaat zo niet het gevaar dat een integrale, gebiedsgerichte inventarisatie van problemen en het creëren van oplossingen daarvoor in de knel komt? Acht de regering het, alles overziend, niet gewenst expliciet de verplichting op te nemen dat het tracé in het bestemmingsplan wordt opgenomen, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met bezorgdheid kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Tracéwet. De leden van de fractie delen de mening dat de besluitvorming over infrastructuur een lange tijd in beslag neemt. De leden van de fractie delen echter de mening niet dat dit met name een gevolg is van de wettelijke termijnen van procedures. Met name gebrek aan draagvlak voor besluiten maakt dat de procedures bij bepaalde werken ernstig worden vertraagd. De leden refereren hierbij aan uw rapport van V&W S&C «Internationale Vergelijking Besluitvorming Infrastructuur». Dit rapport geeft een helder beeld van de consequenties van verschillende typen besluitvorming, met als belangrijkste conclusie dat landen die inzetten op een snelle besluitvorming er niet in slagen deze te bereiken, maar wel inboeten aan rijkdom in de afwegingen. Tevens stelt dit rapport dat tijdverlies niet het gevolg is van moeizame inspraakprocedures, maar van gebrekkige afstemming tussen de overheden onderling en overheden en pressiegroepen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af hoe deze analyse uit dit V&W S&C rapport zich verhoudt tot de analyse die de basis vormt van de wetswijziging. De basis voor de wetswijziging is immers wel ingegeven om tijdswinst te boeken door de inspraak van andere overheden en pressiegroepen te beknotten.

Voor de GroenLinks-fractie wordt de integrale afweging zoals geregeld in de Wet Ruimtelijke Ordening door dergelijk projectwetgeving terzijde geschoven. De invloed van belangen van andere overheden en andere aspecten op de besluitvorming wordt middels deze wetswijziging

gemarginaliseerd. De rol van andere overheden wordt immers beperkt. Het buiten toepassing plaatsen van leefmilieuverordeningen en van provinciale procedures voor het toestaan van hogere geluidswaarden is niet zozeer het stroomlijnen van procedures, doch meer het negeren van dergelijke milieubelangen. De leden vragen zich af wat de aanleiding is van deze herprioritering van belangen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennis genomen van de evaluatie van de Tracéwet die, zoals uit de memorie van toelichting blijkt, de basis voor de tracéwetswijziging vormt. De opstellers van deze evaluatie benadrukken echter zelf sterk dat er op beperkte mate ervaring is opgedaan met de tracéwet. Op het moment van schrijven was er immers in slechts twee gevallen een tracébesluit genomen. De opstellers stellen dat het aspect van tijdswinst middels de Tracéwet, nog niet voldoende beantwoord kan worden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich daarom af op basis waarvan reeds nu besloten wordt tot een dergelijke ingrijpende wetswijziging.

Het in de memorie van toelichting aangehaalde evaluatierapport stelt als verbeterpunt het zo vroeg mogelijk afstemmen met provinciale en gemeentelijke planvorming en het bieden van onderhandelingsruimte in een eerder stadium van besluitvorming. Ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat beveelt in haar rapport «Ambities bundelen» aan om in een zo vroeg mogelijk stadium overleg op te starten tussen overheden en andere belanghebbenden. Deelt de regering deze zienswijze? Is aan deze aanbeveling gevolg gegeven, en zo ja, op welke wijze?

In het genoemde rapport beveelt de Raad voor Verkeer en Waterstaat interactieve planvorming en open planprocessen aan en constateert dat de Tracéwet in opzet niet gericht is op werkelijke interactieve besluitvorming. Deelt de regering deze aanbeveling en deze analyse van de tracéwet? Op welke wijze wordt dit verbeterpunt in de Tracéwetprocedure doorgevoerd?

De leden van de GroenLinks-fractie erkennen dat de gemeentelijke bestemmingsplanprocedures na het tracébesluit maar een beperkte kans bieden om als belanghebbende of gemeente nog een grote inbreng te hebben in het infrastructurele project. Echter, door de nu benodigde medewerking van gemeenten heeft het lokale belang zo wel een verankering gekregen. Dit noodzaakt tot een goed overleg met overheden over het project. Ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat wijst op het belang andere overheden in een vroeg stadium te betrekken. Niet de procedures, doch het politiek bestuurlijke proces blijkt tot vertraging te leiden, aldus de raad.

Het zomaar schrappen van de formele rol van de andere overheden gaat lijnrecht in tegen het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat. Volgens de leden van de GroenLinks-fractie kan dit alleen aan de orde zijn als er op een andere wijze inhoud wordt gegeven aan een formele rol van andere overheden en belanghebbenden bij de discussie over nut en noodzaak en wijze van uitvoering van een project.

De leden van de SP-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het wijzigingsvoorstel.

Van de ene kant geldt voor veel grootschalige projecten dat haastige spoed zelden goed is. Een goede afweging van bijvoorbeeld alle ter zake doende belangen rondom Schiphol hadden wellicht de huidige problemen voor de omgeving kunnen voorkomen. Verder wordt niet hard gemaakt waarom procedures nu veel langer of te lang duren in vergelijking met voorheen. Ook is onduidelijk of het feit dat die eventuele te lange procedures negatieve gevolgen hadden voor de mensen die deze procedures begonnen.

Van de andere kant zijn ook de leden van de SP-fractie tegen nodeloze bureaucratie. Daar waar, met in achtneming van zorgvuldigheid, rechtsbescherming en adequate schadeloosstelling, tijd bespaard kan worden, zullen de leden van de SP-fractie zich daar niet tegen verzetten.

De Tracéwet bestaat pas zo'n vijf jaar. Eigenlijk is er in die periode voornamelijk ervaring opgedaan bij de procedures rondom de Betuwe-route. Is de regering het eens met de VNG dat op basis van die ervaringen de organisatie van de tracévoorbereidingsprocedure voor HSL-Zuid en HSL-Oost al veel verbeterd is? Bewijst de ervaring rondom de Betuwe-route juist niet dat de betrokkenheid van decentrale overheden en ook van belanghebbende burgers een zorgvuldige besluitvorming vereist, zeker waar men spreekt over maatschappelijke acceptatie? Wanneer die acceptatie uitblijft of wanneer bijvoorbeeld gemeentes zich passief verzetten tegen een Tracébesluit, wil dat toch nog niet zeggen dat de wetgeving per definitie niet goed is? Bovendien kan men constateren dat in het evaluatierapport over de Tracéwet niet wordt voorgesteld om het Tracébesluit voortaan als ruimtelijk vrijstellingsbesluit aan te merken.

Onder punt 1.5 in de Memorie van Toelichting worden enkele wetten genoemd die in navolging van de wijziging Tracéwet zullen worden aangepast. Een van de wijzigingen betreft de Wet Luchtverkeer. Het argument is beheersing en bespoediging van procedures, gericht op de aanleg van luchtvaartterreinen. Bevestigt dit niet de stellingname van bijvoorbeeld de VNG dat omgevingsbelangen, en daarmee het maatschappelijk draagvlak, het onderspit delven ten gunste van andere, bijvoorbeeld economische, belangen? Een andere wijziging betreft de Wet op de Waterkering. Waarom wordt die wet gewijzigd daar waar geen sprake is van levensbedreigende spoedeisende situaties, zo vragen de leden van de SP-fractie.

Tot slot willen de leden van de SP-fractie nogmaals wijzen op een eerder ingenomen standpunt van de WRR, nu ook ondersteund door voorstellen van VNG en de Raad voor Verkeer en Waterstaat («Ambities bundelen»), waarin deze stelde dat tijdwinst rond de besluitvorming bij grote projecten niet gehaald moet worden uit inspraak- en beroepsprocedures. Er is veel meer tijdwinst te behalen via goed procesmanagement; hoe kan bij de voorbereiding van infrastructurele projecten in een vroegtijdig stadium het contact tussen overheden en tussen overheden en pressiegroepen beter worden afgestemd? Waarom wordt deze weg niet eerst bewandeld voordat vergaande maatregelen de positie van de individuele burger beperken?

De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven het belang van de versnelling en vereenvoudiging van procedures op het gebied van infrastructurele maatregelen. Zij zijn echter beducht voor een sterk project- of lijngerichte benadering, in plaats van een meer omgevings- en gebiedsgerichte aanpak, die zij in dit wetsvoorstel menen waar te nemen. Deze leden hebben in dat licht een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de fracties van het GPV en de RPF merken op dat dit wetsvoorstel naar de Tweede Kamer is gestuurd vóór de plenaire behandeling van de Wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Tweede Kamer, 25 311) in de Tweede Kamer. Tijdens die behandeling is uitgebreid aandacht besteed aan het belang van een integrale benadering, die erop is gericht dat een ruimtelijk project goed past in de bestaande ruimtelijke orde en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in een gemeente. Dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen in het wetsvoorstel. Welke

consequenties verbindt de regering hieraan voor het onderhavige wetsvoorstel?

De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie vragen of nader toegelicht kan worden waarom de tracéwet nu reeds herzien zou moeten worden, terwijl deze wet pas enkele jaren geleden in werking is getreden. Deze leden menen dat nog onvoldoende inzicht bestaat over de werking van deze wet en over de mogelijkheden om het besluitvormingsproces voor tracés te verbeteren door middel van bestuurlijke in plaats van procedurele maatregelen.

De leden van de fracties van GPV en RPF vragen of de constatering juist is dat met een snelle totstandkoming van de eerste tranche van de wijziging van de Tracéwet vooral beoogd is de realisatie van de hoge-snelheidslijn-zuid en de Betuweroute te versnellen. Zo ja, op grond van welke argumenten krijgen deze projecten deze behandeling, terwijl andere projecten nog volgens de nu vigerende wetgeving tot stand moeten komen?

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet. Het wetsvoorstel beoogt de procedures die doorlopen moeten worden om (rijks)infrastructuur te realiseren, te bespoedigen en te vereenvoudigen. Deze leden erkennen op zichzelf de in dit kader door het wetsvoorstel beoogde meerwaarde van een vereenvoudiging en versnelling van de desbetreffende procedures. Het wetsvoorstel zal er in hun ogen mede toe moeten bijdragen dat de noodzaak tot incidentele projectwetgeving zoveel mogelijk tot het verleden gaat behoren. De leden van de SGP-fractie merken hierbij in algemene zin op, dat de beoogde effecten van het voorliggende wetsvoorstel wel op zorgvuldige en juridisch verantwoorde wijze dienen te worden bereikt. Voor deze leden hebben in dit verband vier belangrijke uitgangspunten grote betekenis, namelijk snelheid van procedures, adequate rechtsbescherming, evenwichtige belangenafweging en handhaving van bevoegdhedenverdeling tussen de verschillende overheden.

De regering wijst op de noodzaak van grote voortvarendheid bij de behandeling van dit wetsvoorstel, om zo nog gebruik te kunnen maken van deze wetswijziging ten behoeve van de realisatie van de HSL-zuid en de aanleg van de Betuweroute. Gelet op de fundamentele belangen die in het geding zijn, ligt het echter niet in de rede om het onderhavige wetsvoorstel onder grote tijdsdruk door te voeren. De leden van de SGP-fractie vragen in dit verband of en in hoeverre in het voortraject van deze wetswijziging wel voldoende gelegenheid is geboden aan mede-overheden en maatschappelijke organisaties voor overleg met de Rijksoverheid ter zake. Gewaakt dient immers te worden voor het verlies van het nodige cruciale maatschappelijk draagvlak.

In dit verband informeren de leden van de SGP-fractie tevens of de evaluatie van de Tracéwet in 1996, waarop de huidige voorgestelde wetswijziging met name is gebaseerd, in de ogen van de regering al wel voldoende leerstof biedt ten behoeve van een ingrijpende wijziging van de Tracéwet. Tijdens het opstellen van het evaluatierapport was er immers nog maar in twee gevallen een tracébesluit genomen, waarbij tevens nog geen enkele jurisprudentie was gevormd naar aanleiding van de toepassing van wettelijke procedures. De opstellers van het evaluatierapport onderstreepten dan ook expliciet dat slechts in beperkte mate ervaring (over de periode van tweeënhalf jaar) was opgedaan met de Tracéwet. Voor een belangrijk deel is daarom sprake van een evaluatie ex ante. Acht de regering in dit kader de cruciale vraag of reële tijdswinst is geboekt door de invoering van de Tracéwet – in tegenstelling tot de

opstellers van het evaluatierapport – wel reeds afdoende beantwoord? Zou het voorts geen aanbeveling verdienen om de uitkomsten van de thans lopende evaluatie van de gecoördineerde besluitvorming op basis van de Wet op de waterkering af te wachten, zo informeren de leden van de SGP-fractie.

In lijn met het voorgaande wijzen de leden van de SGP-fractie op de rapporten van de Raad voor verkeer en waterstaat «Ambities bundelen» (1998) en van het ministerie van Verkeer en waterstaat «Internationale vergelijking Besluitvorming Infrastructuur» (1998). In deze rapporten wordt aangegeven dat veel tijdverlies niet het gevolg is van moeizame inspraakprocedures, maar van een gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en pressiegroepen. «De pijn zit voornamelijk in het informele voorbereidingstraject. Met verbetering van het procesmanagement is hoogstwaarschijnlijk dus veel meer winst te boeken dan met het bekorten van procedures» zo wordt geconcludeerd in het rapport «Internationale vergelijking Besluitvorming Infrastructuur. Kan de regering een nadere toelichting geven op de verhouding tussen de in de voorgestelde wijziging van de Tracéwet gekozen oplossingsrichtingen en de conclusies van genoemde rapporten, zo vragen deze leden. Wat is ten aanzien van het onderhavige wetsvoorstel precies gedaan met de conclusies uit genoemde rapporten?

De leden van de SGP-fractie willen voorts de vinger leggen bij de gevolgen van het tracébesluit voor de positie van het bestemmingsplan. Binnen het ruimtelijk bestuursrecht heeft het bestemmingsplan altijd een centrale positie ingenomen. De reden hiervoor «is dat ruimtelijke afwegingen gekenmerkt worden door een heterogeen in plaats van een homogeen patroon van doeleinden en juist op lokaal niveau respons moeten bieden aan de grootste intensiteit en verscheidenheid van ruimteclaims», zo wordt door de Wetenschappelijke Raad voor het regeringsbeleid in «Besluiten over grote projecten» aangegeven. De verantwoordelijkheid voor het vaststellen en wijzigen van bestemmingsplannen ligt bij de gemeenteraad. Deze leden hechten eraan te beklemtonen met betrekking tot het nu voorliggende wetsvoorstel, dat een aantasting van het gemeentelijk primaat op dit punt zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Deelt de regering als zodanig deze mening? Daarnaast informeren de leden van de SGP-fractie naar de consequenties van het wetsvoorstel ten aanzien van de aanleg van de Betuweroute. Met betrekking tot de aanleg van deze lijn is het zo, dat de termijn van een jaar waarbinnen planologische medewerking moet zijn verleend door de betrokken gemeenten, reeds is verstreken. In het voorgestelde artikel III lid 3 wordt daarom aangegeven dat, indien op het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel die planologische medewerking niet is verleend, de betreffende tracébesluiten ex lege doorwerking krijgen in de desbetreffende gemeentelijke besluiten. Kan de regering nader aangeven welke nadelige consequenties dit voor de betreffende gemeenten en haar inwoners impliceert, qua aard en mate van ingrijpendheid? Om hoeveel gemeenten gaat het? Vindt op dit punt constructief overleg met de gemeenten plaats, om op deze wijze voor de burgers nadelige gevolgen en verstoorde bestuurlijke verhoudingen zoveel mogelijk te voorkomen? Wat zijn precies de oorzaken van het feit dat de betreffende gemeenten nog geen planologische medewerking hebben verleend?

2. Het tracébesluit in relatie tot de ruimtelijke ordening

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de ervaringen die in de praktijk zijn opgedaan met de inpassing van tracébesluiten in streek- en bestemmingsplannen. Kan worden geïllustreerd welke concrete problemen zich daarbij in de praktijk hebben voorgedaan?

Deze leden willen meer inzicht in de werking van de in 1993 tot stand gekomen Tracéwet.

Allereerst vragen zij een overzicht van de infraprojecten die van af de start onder de werking van de nieuwe Tracéwet zijn gevallen en de stand van zaken van elk van de projecten in de Tracéwet-procedure. In de tweede plaats willen zij weten voor welke projecten de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM er wel en niet in zijn geslaagd het voorkeurs-tracé op tijd, dat wil zeggen binnen acht weken, uit te werken tot een ontwerp-tracébesluit. Voor welke projecten waarvoor de termijn om tot een ontwerp-tracébesluit te komen is verlengd met zes maanden is het vervolgens wel of niet gelukt om binnen die termijn het besluit te nemen?

Tot slot vragen zij om een actualisering van de bijlage bij het rapport van Alons en Partners over de Evaluatie Tracéwet dd. 15-12-1996: in welke fase zitten de daarin genoemde projecten inmiddels en welke nieuwe projecten zijn inmiddels in een van de daar aangeduide fasen opgenomen?

Is een analyse te geven van de oorzaken van opmerkelijke vertragingen bij de uitvoering van infrastructuur-projecten en kan daarbij worden ingegaan op de mate waarin de volgende omstandigheden een duidelijke en/of beslissende rol hebben gespeeld: ontbreken van geld op de rijksbegroting, vertraging binnen de rijksoverheid door interdepartementaal overleg, complicaties bij de besluitvorming in de Tweede kamer en weigerachtigheid/tegenwerking bij provincies en gemeenten?

Op de stelling dat «het louter aanpassen van streek- of bestemmingsplannen om de zaken te schrappen die zich niet verdragen met het tracébesluit niet langer nodig is» is volgens deze leden wel wat af te dingen. Als het streekplan wordt beschouwd als een kader om integrale ruimtelijke afwegingen te maken dan zou het schrappen van onderdelen die in strijd zijn met het tracébesluit ertoe kunnen leiden dat in dezelfde herziening van het streekplan bijvoorbeeld (aanvullende) compenserende maatregelen of voorzieningen worden opgenomen om op regionale of provinciale schaal de ruimtelijke kwaliteit zo veel mogelijk veilig te stellen. Kan op deze overweging een reactie worden gegeven?

Kan concreet worden aangegeven wanneer wel of wanneer niet dergelijke nadere afwegingen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit zijn gemaakt bij de inpassing van tracébesluiten in streekplannen?

Deze leden brengen in herinnering dat het vorige kabinet in het Nader Rapport dd. 28-1-1992 naar aanleiding van het advies van de Raad van State over de Tracéwet in alle toonaarden heeft ontkend dat de inpassing van het vastgestelde tracé in het gehele gebied waarvoor de normale ruimtelijke ordeningsprocedure geldt, te veel in het ongewisse blijft: «Het voorstel brengt met zich mee dat de provincie en de gemeenten tracébesluiten in hun ruimtelijke plannen MOETEN inpassen.....wij verwachten dan ook dat deze inpassing ZONDER PROBLEMEN kan worden gerealiseerd.» (blz.14/15 van het Nader Rapport). Hoe wordt nu tegen deze stellingname aangekeken?

Het bevreemdt deze leden dat het kabinet (ook in reactie op kritische opmerkingen van de Raad van State) min of meer open laat of uiteindelijk tot aanpassing van streek- en/of bestemmingsplannen zal worden gekomen. Uit oogpunt van rechtszekerheid moet toch zijn gewaarborgd dat zo snel mogelijk deze ruimtelijke plannen op orde zijn. Kan deze laconiek ogende opstelling van het Kabinet (nader) worden toegelicht]?

De leden van de VVD-fractie vinden dat een herhaling van zetten weinig doelmatig is. In het kader van de gewenste vereenvoudiging van het

stelsel zullen dubbele trajecten waar mogelijk geschrapt moeten worden. Met het oog op het voorliggende wetsvoorstel hebben de leden van de VVD-fractie evenwel de behoefte om enkele opmerkingen te maken en vragen te stellen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de opvatting van de Raad van State, dat gelet op het stelsel van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het ongewenst zou zijn dat inpassing in het bestemmingsplan achterwege blijft.

Heeft de regering bij haar afwijzing om in het wetsvoorstel een expliciete verplichting terzake op te nemen, aansluiting gezocht bij de systematiek van het gewijzigde artikel 19 WRO, de gemeentelijke projectprocedure, waarin een dergelijke verplichting ook niet is opgenomen?

Kan de regering een nadere beschouwing geven op de relatie tussen de (diverse) projectprocedures en het bestemmingsplan?

Waarom ontleent de regering haar opvatting dat de gemeente er zelf belang bij heeft om inpassing van het tracébesluit in het bestemmingsplan ter hand te nemen?

Is een omgekeerde redenering ook niet denkbaar; namelijk dat de voorgestelde regeling van de geldigheidsduur van het tracébesluit als voorbereidingsbesluit juist geen premie zet op een spoedige inpassing van het tracébesluit in het bestemmingsplan. Immers, zolang het bestemmingsplan niet is aangepast, geldt het tracébesluit als voorbereidingsbesluit.

Kan de regering hierop een reactie geven?

Door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Interprovinciaal Overleg wordt erop gewezen, dat ten aanzien van de aanleg van infrastructuur meestal niet volstaan zal kunnen worden met alleen de realisering van een tracé, maar dat tevens de aanpassing van de omgeving aan de orde zal dienen te komen. Kan de regering nader toelichten, dat zoals zij stelt de bevoegdheden van gemeenten om de inbedding van het tracé in de omgeving te realiseren volledig in tact blijven?

Kunnen er complicaties ontstaan doordat een expliciete verplichting met betrekking tot de planologische verwerking van het tracé ontbreekt?

De leden van de VVD-fractie nodigen de regering uit hierop haar visie geven.

Kan de regering nader ingaan op de afstemming tussen de te maken tracékeuze en het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals neergelegd in streekplannen?

Hoe kijkt de regering aan tegen een meer expliciete rol van de provincies bij de opzet van de trajectnota en de inhoud van de te onderzoeken alternatieven?

De leden van de VVD-fractie zien voordelen indien de provincies al in een vroeg stadium hun coördinerende functie tussen Rijk en gemeenten zouden kunnen vervullen.

Kan de regering een reactie geven op de kritiek van het IPO, dat het voorliggende wetsvoorstel deze coördinerende rol onvoldoende onderkent?

De leden van de VVD-fractie vragen naar de waarborgen voor een integrale, gebiedsgerichte inventarisatie indien gekozen wordt voor uitvoering van het project op basis van publiek-private samenwerking. Kunnen gemeenten en private partijen in dat geval vroegtijdig alle belangen afwegen?

De leden van de VVD-fractie stellen vast, dat private partijen veelal pas worden ingeschakeld nadat het tracébesluit is genomen.

De VNG stelt voor om projectbesluit en gemeentelijke besluiten parallel voor te bereiden en uit te voeren, vergelijkbaar met het systeem zoals neergelegd in de Wet op de Waterkering.

Heeft de regering een dergelijk alternatief overwogen en hoe staat zij hier tegenover?

Ziet de regering meerwaarde voortkomen uit een Omgevingseffecten en Projecten Rapportage, zoals voorgesteld door de VNG, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben grote vraagtekens bij artikel 15 lid 3 betreffende de status van het tracébesluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21 van de WRO. Welke stimulans is er voor gemeenten hun bestemmingsplan conform aan te passen? Is de geldigheidsduur van een jaar voor het voorbereidingsbesluit ook hier van toepassing? Wat gebeurt er als een gemeente het bestemmingsplan niet binnen deze termijn aanpast?

Voorts zien de leden van de GroenLinks-fractie in dit artikel een uitholling van het bestemmingsplan als informatiebron over de Ruimtelijke Ordening in een bepaald gebied. Indien het bestemmingsplan niet door een gemeente conform het tracébesluit gewijzigd wordt verliest het bestemmingsplan deze informatie functie.

Een ander argument om het tracébesluit te laten volgen door een bestemmingsplanwijziging is dat niet alleen het betreffende tracé, doch de hele omgeving vaak aangepast dient te worden aan het aan te leggen infrastructurele werk.

Het argument uit het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State dat de aanpassing van het bestemmingsplan vanzelf volgt omdat de gemeente hier zelf baat bij heeft houdt volgens de leden van de GroenLinks-fractie geen stand. De gemeente kan er zeker baat bij hebben het afgedwongen voorbereidingsbesluit niet vast te leggen in een bestemmingsplan.

Volgens de leden van de SP-fractie is een van de positieve zaken van de WRO het feit dat burgers op lokaal niveau invloed kunnen uitoefenen op grootschalige projecten die ingrijpen op hun persoonlijke leefomgeving. De rechten van de burgers zoals voorlichting, ter visielegging, duur van de inspraakperiode, beroepsmogelijkheden zijn bij wet geregeld. Hoe wordt dit bij een nieuwe Tracéwet geregeld wanneer een bestemmingsplanwijziging niet meer bij voorbaat nodig is? Redeneert de regering bij het voorstel tot wijziging niet teveel vanuit de nog bestaande mogelijkheden van decentrale overheden in plaats vanuit de positie van de individuele burger? Waarom is de bestaande wetgeving, waar de betrokken ministers een Aanwijzing geven in het geval decentrale overheden geen planologische medewerking willen verlenen, onvoldoende?

De vertaling van het tracébesluit door middel van ruimtelijke procedures wordt «hoogst betrekkelijk» geacht. De leden van de fracties van GPV en RPF vragen welke consequenties deze kwalificatie zal hebben voor de aard van het tracébesluit. Wat wordt bedoeld met de stelling dat de feitelijke afweging van de ruimtelijk relevante aspecten al heeft plaatsgehad bij de vaststelling van het tracébesluit? Wat is de reikwijdte van die afweging?

De leden van de GPV- en de RPF-fractie menen dat de ruimtelijke consequenties van een weg- of spoortracé verder reiken dan de effecten op de directe omgeving. Kunnen de indieners van het wetsvoorstel deze stelling onderschrijven, en zo ja, op welke wijze is dit in het voorstel terug te vinden? Wat is de reactie van de regering op de suggestie van het Interprovinciaal Overleg om de provincie een coördinerende rol te geven in delen van het planproces, ter verhoging van de kwaliteit en vergroting van het draagvlak?

De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie vragen om een reactie op de suggestie om de procedures ter voorbereiding van het tracébesluit en het bestemmingsplan parallel te schakelen. Is op deze wijze niet een

betere, vroegtijdige afweging van belangen in het betreffende gebied mogelijk?

De leden van de fracties van het GPV en de RPF vragen of kan worden geconcretiseerd waar de rechter aan moet toetsen wanneer conflicten tussen de rijksoverheid enerzijds en gemeenten en provincies anderzijds leiden tot beroep?

De leden van de fracties van GPV en RPF merken op dat wordt erkend dat het wenselijk is dat de consequenties van het tracébesluit doorwerken in de streek- en bestemmingsplannen, maar menen dat deze gedachte niet of nauwelijks doorwerkt in het wetsvoorstel. Worden het tracébesluit en de doorwerking in genoemde plannen niet teveel los van elkaar gezien? Wat verzet zich ertegen om voor te schrijven dat het tracébesluit in ieder geval binnen een bepaalde termijn moet doorwerken in het bestemmingsplan?

De leden van de fracties van GPV en RPF constateren dat met de vrijstellingsconstructie voor het tracébesluit wordt aangesloten bij de figuur van een zelfstandige gemeentelijke projectprocedure. Is de juridische status van een tracébesluit gelijk aan die van een zelfstandig project, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de behandeling van aanvragen voor bouwvergunningen?

Een aanzienlijke versnelling en vereenvoudiging wordt gerealiseerd door het tracebesluit, voor zover er sprake is met het vigerende bestemmingsplan van rechtswege het karakter van een vrijstelling op grond van artikel 19 WRO te geven. De leden van de CDA-fractie vragen de regering welke infrastructuur projecten hier vanaf de inwerkingtreding van deze wet nog van kunnen profiteren. De Raad van State acht het ongewenst dat inpassing in het bestemmingsplan achterwege blijft. Waarom acht de regering een expliciete verplichting om een en ander in het bestemmingsplan op te nemen niet noodzakelijk? Is het wenselijk dat inpassing in het bestemmingsplan lange tijd uitblijft? Wat te doen als een gemeente de geldigheidsduur van het tracébesluit als voorbereidingsbesluit voortzet? Is in zo'n geval het niet wenselijk een expliciete verplichting met betrekking tot de planologische verwerking van het tracé op te nemen?

Het tracébesluit omhelst ex lege vrijstelling van de bepalingen van bestemmingsplannen die de aanleg van het tracé in de weg staan. Daarnaast heeft het tracébesluit de status van een voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 21 lid 1 WRO. Dit betekent een forse inbreuk op de gemeentelijke autonomie ter zake van het vaststellen en wijzigingen van bestemmingsplannen. De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat de gemeenteraad bij het vaststellen van het bestemmingsplan een integrale belangenafweging moet maken. Zal deze integrale belangenafweging inzake natuur, landschap en milieu, wonen en werken, verkeer en vervoer, etc. niet te zeer in het gedrang komen door de voorgestelde rechtstreekse werking die aan het tracébesluit wordt toegekend? Deze belangenafweging kan immers niet primair op rijksniveau worden gemaakt, zo is ook de conclusie van het advies van de Raad voor het landelijk gebied «Grote projecten: als het moet dan ook goed!» (1998). Hoe verhoudt zich volgens de regering de voorgestelde ex lege vrijstelling van bepalingen van het bestemmingsplan tot de conclusies van dit advies van de Raad voor het landelijk gebied? Dit mede in het licht van het feit, dat het tracébesluit slechts een beperkt gebied beslaat en slechts een beperkt aantal omgevingsbelangen behartigt, zo merken de leden van de SGP-fractie op.

De leden van de SGP-fractie hebben reeds aangegeven dat het primaat voor vaststelling en wijziging van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad dient te berusten. Deze leden vragen in dit licht of niet op enigerlei

wijze een model denkbaar is, waarin gemeenten geacht worden het tracébesluit vrijwillig in hun bestemmingsplannen op te nemen; hierbij kan dan tevens de nodige afstemming met andere ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Verwerken gemeenten het tracébesluit niet tijdig en adequaat in het bestemmingsplan, dan kan het tracébesluit alsnog binnen een bepaalde termijn in de plaats komen van de met het tracébesluit strijdige bepalingen van het bestemmingsplan. Op deze wijze kan de systematiek van de WRO in stand blijven, terwijl gemeenten toch een sterke stimulans (stok achter de deur) hebben om zelf hun bestemmingsplan aan te passen. Graag vernemen deze leden een reactie op een dergelijk model.

Het tracébesluit heeft de status van voorbereidingsbesluit. De leden van de SGP-fractie staan niet zonder meer positief tegenover het feit dat voor het aldus fungerende tracébesluit afwijkende bepalingen gelden ten opzichte reguliere voorbereidingsbesluiten. Zo geldt een regulier voorbereidingsbesluit op grond van artikel 21, lid 4 WRO voor de periode van één jaar. In het onderhavige wetsvoorstel vervalt de voorbereidingsbescherming pas indien het bestemmingsplan in overeenstemming met het tracébesluit is gebracht. Een verplichting om het tracébesluit te doen volgen door een herziening van het bestemmingsplan kent het wetsvoorstel echter niet. Deze leden vragen of het niet wenselijk is om aan de werkingsduur van het als voorbereidingsbesluit fungerende tracébesluit toch een nader te bepalen werkingsduur toe te kennen en zo te bewerkstelligen dat het tracébesluit tijdig een planologische inbedding in het bestemmingsplan krijgt. In het vigerende WRO-stelsel is een voorbereidingsbesluit – ook de Raad van State wijst hier uitdrukkelijk op – immers onlosmakelijk verbonden met een herziening van het bestemmingsplan. Ontwikkelingen die niet in strijd zijn met het op grond van het tracébesluit in voorbereiding zijnde bestemmingsplan en die overigens niet noodzakelijk zijn ter uitvoering van het tracébesluit, behoeven toch niet nodeloos te worden gefrustreerd door het van toepassing zijn van een beperkend voorbereidingsbesluit? Hoe kan hieraan in het wetsvoorstel tegemoet worden gekomen? De leden van de SGP-fractie vragen zich bovendien af of het stellen van een bepaalde termijn juist niet ten goede zou kunnen komen aan de snelheid waarmee het tracébesluit in definitieve zin zijn ruimtelijke onderbouwing krijgt. Verliest, zonder het stellen van een termijn waarbinnen herziening van het bestemmingsplan als gevolg van het tracébesluit zijn beslag moet krijgen, het bestemmingsplan op deze wijze niet zijn functie als belangrijkste informatiebron voor de burger ter zake van de ruimtelijke ordening in een bepaald gebied?

Voorts vragen de leden van de SGP-fractie aandacht voor de problemen van het planologisch interimbeleid waarmee gemeenten kunnen kampen in de fase die voorafgaat aan de totstandkoming van het tracébesluit. Onderkent de regering dat gemeenten in een gecompliceerde planologische situatie terecht kunnen komen, indien meerdere tracévarianten nog open liggen? Hoe zou dit in de Tracéwet kunnen worden ondervangen? Indien gemeenten, om mogelijke doorkruising van een eventueel toekomstig tracé te voorkomen, de bouw- en uitbreidingsmogelijkheden in een geldend bestemmingsplan willen stopzetten danwel marginaliseren door het nemen van een voorbereidingsbesluit, zal dan het rijk bereid zijn om eventuele schade als gevolg van deze planologische maatregel te dragen? Deelt de regering derhalve in dit opzicht de mening dat op grond van het uitgangspunt «wie bepaalt, betaalt» het aanbeveling verdient om te bepalen, dat in dergelijke omstandigheden het rijk de eventuele planschade moet vergoeden?

De leden van de SP-fractie vragen zich af in hoeverre de Rijksoverheid bereid is te betalen voor geluidsvoorzieningen langs het tracé aangezien

zij eventuele hogere waarden bij tracébesluit zal toestaan? Of wordt dit afhankelijk gesteld van de beschikbare hoeveelheid geld?

3. Van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit

De leden van de PvdA-fractie willen graag een toelichting op de opmerking dat «in verband met het vorenstaande wordt afgestapt van de praktijk dat het OTB in beginsel en eindbod is»? Kan aan de hand van een aantal voorbeelden uit het recente verleden worden duidelijk gemaakt of en op welke punten is afgezien van het inwilligen van verlangens waaraan het rijk op zich tegemoet had willen komen, omdat (veel) extra tijd gemoeid zou zijn met het in procedure brengen van een gewijzigd OTB? Zal de voorgestelde stroomlijning er aan bijdragen dat de ruimte om te onderhandelen eerder wordt verkleind dan vergroot, met andere woorden is juist een meer «gesloten» dan «open» benadering van de zijde van het rijk te verwachten? Deze leden vrezen dat het risico bestaat van een meer gesloten benadering, omdat de wetswijziging ertoe kan leiden dat het aanvankelijk beoogde resultaat uiteindelijk toch kan worden doorgezet. Kan deze angst worden weggenomen?

De leden van de fractie van D66 hebben kennis genomen van de beschouwing van de regering «van ontwerp-tracébesluit naar tracébesluit». Daarin stelt de regering, dat in de praktijk vastgehouden werd aan het ontwerp-tracébesluit, ook als door andere overheden voorgestelde wijzigingen nuttig en zinvol waren, om te voorkomen dat de gehele procedure opnieuw moet worden doorlopen. De regering stelt voor, dit probleem op te lossen door van het ontwerp-tracébesluit een normaal ontwerp-besluit te maken waarvan belanghebbenden en bestuursorganen hun opmerkingen naar voren kunnen brengen. De leden van de fractie van D66 vragen de regering of hierbij niet voorbij wordt gegaan aan de gevolgen van de verminderde onderhandelingspositie van de andere overheden nu niet langer van provincies en gemeenten planologische medewerking hoeft te worden gevraagd. Zal dit niet, zo vragen deze leden, tot gevolg kunnen hebben dat enerzijds de andere overheden minder geneigd zullen zijn met zinnige voorstellen te komen omdat hun medewerking toch niet nodig is en anderzijds het rijk minder geneigd zal zijn naar voorstellen van de andere overheden te luisteren? Valt te verwachten, dat het rijk zich veel gelegen zal laten liggen aan argumenten die uitsluitend op het lokale niveau van belang zijn, wanneer duidelijk is dat provincies en gemeenten uiteindelijk geen stem hebben in het geheel omdat alle bevoegdheden naar het rijksniveau zijn verplaatst? Uit de evaluatie van de Tracéwet kwam al naar voren dat partijen een onderhandelingskader misten. Waarom heeft de regering geen poging ondernomen zo'n kader te creëren? Kan de regering aangeven hoe vaak, na het vaststellen van een tracébesluit, het noodzakelijk was een aanwijzing te geven?

Een OTB kan naar aanleiding van opmerkingen aangepast worden. Zodoende komt er een nieuw Tracébesluit dat afwijkt van het OTB en hoeft er niet eerst een nieuw OTB ter visie gelegd te worden. Uiteraard levert dit tijdswinst op, maar betekent dit niet dat nieuwe bezwaren bij voorbaat kansloos zijn en dit maatschappelijke acceptatie in de weg kan staan, zo vragen de leden van de SP-fractie.

De leden van de fracties van het GPV en de RPF vragen of het voorstel dat een gewijzigd ontwerp-tracébesluit niet opnieuw ter visie moet worden gelegd, impliceert dat alle betrokken bestuursorganen het over de doorgevoerde wijzigingen eens zullen zijn. Is opnieuw ter visie leggen niet nodig, om na te gaan of het gewijzigde besluit tot nieuwe zienswijzen, bedenkingen of mededelingen leidt?

Door deze wijziging van de Tracewet wordt het decentrale karakter van de WRO aangetast. De leden van de CDA-fractie leden kunnen daar begrip voor opbrengen. Wel vragen zij zich af welke gevolgen dit heeft. Kan de regering de positieve en negatieve aspecten van deze wetswijziging nog eens aangeven? Daarbij denken deze leden aan natuur-, landschaps- en milieubelangen. Welke beïnvloedingsmogelijkheden hebben de medeoverheden nog? Zijn de mogelijkheden voor inbreng wel toereikend. In dit verband wijzen deze leden naar de kritiek van de provincies. Tevens vragen zij zich af of met deze wijziging van de Tracewet een gebiedsgerichte planologisch belangenafweging mogelijk blijft. Hoe komt de aanpassing en integratie aan de omgeving aan de orde?

De VNG draagt een alternatief aan. Zij wijst op het systeem zoals dat is neergelegd in de Wet op de Waterkering, waarbij de projectbesluiten en de gemeentelijke, ruimtelijke besluiten parallel worden voorbereid. Graag vernemen genoemde leden een oordeel van de regering over dit alternatief.

4. Het tracébesluit en de toepassing van de Wet geluidhinder

De leden van de PvdA-fractie zien de aanpassing van de Wet geluidhinder voor wat betreft de hoogst toelaatbare geluidsbelasting in zones als een logisch uitvloeisel van de beoogde stroomlijning en vereenvoudiging. Zij vragen op welke wijze is of wordt geregeld dat het provinciaal bestuur over de opzet en uitkomst van het akoestisch onderzoek een standpunt kan innemen. Welke problemen hebben zich overigens in de praktijk voorgedaan – buiten de grote projecten als HSL Zuid en Betuwelijn – bij de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben grote bezwaren tegen de, in het voorgestelde artikel 107d aangegeven regeling inzake het vaststellen van hogere geluidswaarden. De geluidsgrenzen zijn zorgvuldig bepaald ter bescherming van omwonenden en het vaststellen van hogere waarden is een procedure die alleen aan de orde kan zijn na een zorgvuldige afweging van de lokale situatie. Het is een goede zaak dat de provincie hier het bevoegd gezag is en niet de overheid die initiatiefnemer en belanghebbend is bij de aanleg van de infrastructuur. Door de initiatiefnemer nu bevoegd gezag te maken voor de vaststelling van hogere geluidswaarden is de rol van de grenswaarden wel zeer gereduceerd. De bepalingen voor de omstandigheden waarbij vaststelling van hogere geluidswaarden mag plaatsvinden leiden ertoe dat er geen enkele stimulans zal zijn om reeds bij de planning van het tracé rekening te houden met geluid.

De leden van de fracties van GPV en RPF vragen hoe het voorstel dat beslissingen met betrekking tot hogere geluidswaarden plaatsvinden in het kader van het tracébesluit, zich verhoudt tot de decentralisatietendens in het geluidhinderbeleid. Deze leden doelen op de grotere flexibiliteit, zoals die reeds is toegestaan in de experimenteerwet «stad en milieu», waarbij het toepassen van soepeler normen op de ene plaats leidt tot compensatie elders.

5. De vergunningprocedures

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven dat er winst is te behalen met een sluitende coördinatie-regeling, waarbij onder regie van het rijk vergunningenprocedures kunnen worden afgewikkeld. Wel vragen zij of en zo ja op welke wijze gemeenten, provincies en waterschappen in staat worden gesteld hun opvattingen kenbaar te maken over de voorgenomen verlening van vergunningen of ontheffingen.

Kan nader worden aangeduid welke concrete vergunningen op basis van gemeentelijke-, provinciale- of waterschapsverordeningen in het geding kunnen zijn?

Op welk moment en op welke wijze is een totaal overzicht beschikbaar van alle relevante vergunningen die aan een voorgenomen trace verbonden zijn?

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat «bij het nemen van een beslissing door de minister zaken als de weigeringsgronden voor de desbetreffende vergunning voor de minister een gegeven zijn?». Is de minister in die situaties degene die zowel de vergunning aanvraagt als afwijst?

De leden van de VVD-fractie staan positief tegenover het uitgangspunt, dat de diverse procedures parallel geschakeld worden en op basis van een uniforme regeling worden afgewikkeld. Zij verwachten dat hiermee belangrijke winst te boeken is.

Deze leden stellen verder vast, dat bij ambtshalve besluiten zich de moeilijkheid kan voordoen dat de wet geen beslistermijn bevat. In die gevallen ontbreekt een ijkpunt aan de hand waarvan bepaald kan worden of het besluit tijdig genomen is en dus ook of de ministers van hun vervangende bevoegdheid gebruik kunnen maken.

Kunnen er problemen ontstaan door het ontbreken van beslistermijnen? Hoe verhoudt artikel 20, zesde lid, zich bijvoorbeeld tot de fictieve vergunningverlening? Hoe wordt omgegaan met gevallen waarin het bevoegd gezag op goede gronden niet overeenkomstig de aanvraag beslist, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van D66 steunen de voorstellen om de vergunningprocedures te vereenvoudigen via centrale coördinatie en parallelschakeling. Zij vragen de regering hoe de regeling van artikel 20, zevende lid moet worden opgevat. Die bepaling komt erop neer, dat de ministers van VROM en V&W op een aanvraag kunnen beslissen, als het bestuursorgaan niet of te laat reageert. Vaak kent de wet echter geen beslistermijnen, met name als het gaat om ambtshalve besluiten. Soms verbindt de wet aan het uitblijven van een tijdige beslissing het gevolg van fictieve vergunningverlening of staat de mogelijkheid van beroep open. Welke gevolgen heeft artikel 20, lid 7 in dat verband?

Artikel 20 lid 6 geeft de ministers van VROM en V&W de bevoegdheid te beslissen als een aanvraag op een vergunning niet tijdig verleent is door het betreffende bestuursorgaan. Bij de leden van de GroenLinks-fractie reist de vraag, hoe met dit artikel wordt om gegaan indien er geen wettelijke beslistermijn aan de orde is? Het is dan toch niet mogelijk te beoordelen of het besluit tijdig genomen is? Artikel 20 lid 6 regelt tevens dat de indien het bevoegde bestuursorgaan niet conform aanvraag beslist, de ministers van VROM en V&W bevoegd zijn te beslissen over (hun eigen) aanvraag. Maar wat als het bevoegde bestuursorgaan op goede gronden, bijvoorbeeld vanwege onvolledigheid van de aanvraag, niet overeenkomstig aanvraag beslist, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie.

6. Rechtsbescherming

De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom «aangenomen» mag worden dat beroepen tegen de hiergenoemde besluiten door de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State gevoegd zullen worden behandeld? Waarom wordt aan de Afdeling overgelaten om een beslissing te nemen over de gevoegde behandeling en waarom wordt daarvoor niet met zoveel woorden een wettelijke voorziening getroffen? Zijn er nog andere situaties denkbaar dan de hier genoemde, die pre-judiciële vragen betreft?

De in artikel 2a bedoelde aanvangsbeslissing is naar het oordeel van de regering geen rechtens relevant besluit dat door de bestuursrechter kan worden getoetst. De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij overwogen heeft de betreffende bepaling op de negatieve lijst ex artikel 8:5 van de Algemene Wet bestuursrecht te plaatsen.

De leden van de VVD-fractie menen, dat behalve de Betuwelijn en de HSL-Zuid ook andere infrastructurele projecten onder de werking van de voorliggende wet zullen worden gebracht. Deze leden vragen of door het ontbreken in het onderhavige wetsvoorstel van een regeling inzake nadeelcompensatie, een tekort op het punt van rechtsbescherming zou kunnen optreden? Waarom wordt gewacht op de tweede tranche, alvorens in een regeling van nadeelcompensatie wordt voorzien? Wat is het tijdspad hiervoor? Betekent dit dat voor infrastructurele werken anders dan de Betuwelijn en de HSL-Zuid steeds opnieuw een specifieke compensatieregeling tot stand gebracht moet worden?

De regering stelt, dat de aanvangsbeslissing naar haar mening niet door de rechter kan worden getoetst. Is het niet mogelijk, zo vragen de leden van de D66-fractie dit vast te leggen, bijvoorbeeld door opname op de negatieve lijst van de AWB?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt gebonden aan een termijn voor het geven van een uitspraak op beroepen. De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie vragen naar de status van deze termijnen, van twaalf en zes maanden. Kan worden bevestigd dat het om termijnen van orde gaat, zodat voor de overschrijding daarvan geen sancties gelden? Indien dit het geval is, wat is dan de waarde van een officiële mogelijkheid tot een verlenging van de termijn van twaalf maanden met drie maanden?

Het stellen van de termijnen van zes en twaalf maanden wordt gemotiveerd met de zinsnede «van vitaal belang voor de maatschappij». De leden van de fracties van GPV en RPF vragen of deze motivering nader kan worden toegelicht. Wordt hiermee bewust onderscheid aangebracht tussen besluiten van meer en minder belang voor de maatschappij, met daaraan te verbinden consequenties voor de snelheid van rechtspraak? En op welke wijze wordt bepaald of de uitvoering van een bepaald besluit van vitaal belang is voor de maatschappij?

7. Onteigening

De Raad van State acht het ongewenst dat bij herhaling wordt afgeweken van de Onteigeningswet, zij het met een goed doel, namelijk versnelling van de procedure. De leden van de VVD-fractie willen niet voorbij gaan aan de zorg van de Raad dat er voor de burger een ondoorzichtig systeem van rechtsbescherming kan ontstaan, afhankelijk van het project waarvoor onteigend wordt. Zij staan positief tegenover de overweging van de regering om te bezien om de Onteigeningswet zo aan te passen dat in algemene zin voorzieningen worden getroffen om de procedures te versnellen. Kan de regering aangeven wanneer de resultaten van de aangekondigde studie bekend zijn?

Moet in dat licht de nu voorgestelde aanpassing van de onteigeningsprocedure gezien worden als een tijdelijke voorziening, vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie hebben geconstateerd dat de regering het advies van de Raad van State heeft overgenomen betreffende de onteigeningsprocedure. Een inbreuk op een eerlijke rechterlijke procedure is niet te rechtvaardigen. Waarom houdt de regering in de toelichting toch de mogelijkheid open in de toekomst de onteigeningswet op dit punt te heroverwegen? Tijdens de plenaire behandeling van de wet procedures

vijfde baan Schiphol is uitgebreid aandacht besteed aan de onteigeningsprocedure. Kan de regering nog eens aangeven wat nu de overeenkomsten en verschillen zijn bij de onteigeningsprocedure betreffende de Schipholwet en de wijziging van de Tracéwet?

Er is een studie aangekondigd om de onteigeningswet zo aan te passen dat in algemene zin voorzieningen worden getroffen om de procedures te versnellen. Wat is hiervan de stand van zaken en aan welke voorzieningen wordt gedacht?

De leden van de fractie van D66 vinden het terecht dat de regering afziet van het eerdere voornemen om in te grijpen in de verzets- en cassatieprocedure bij onteigening. Deze leden vinden dat burgers, zeker waar het gaat om een zware ingreep als onteigening, recht hebben op een doorzichtig systeem van rechtsbescherming dat niet verschilt al naar gelang het project waarvoor onteigend wordt. Wanneer is een voorstel om meer eenheid te brengen in de diverse onteigeningsprocedures te verwachten?

De leden van de GroenLinks-fractie zetten vraagtekens bij wijziging in de tracéwet dat onteigening kan plaatsvinden nadat het tracébesluit is vastgesteld en niet nadat dit onherroepelijk is. Voor de leden van deze fractie weegt het belang van rechtszekerheid en rechtsbescherming zeer zwaar en weegt deze niet op tegen de verwachte tijdswinst. Het in het «nader rapport» aangekondigde onderzoek naar aanpassingen in de onteigeningswet wachten de leden van GroenLinks met belangstelling af, met de vraag hoe het geredkomen van dit rapport zich in tijd verhoudt tot de diverse wetswijzigingen voor projectwetgeving?

Wat de onteigening betreft vinden de leden van de SP-fractie dat uiterste voorzichtigheid betracht moet worden. Wanneer procedures sneller zullen verlopen is de kans op problemen nog groter dan nu al het geval is. Zo gaat bij het project Betuweroute de verwerving vrij traag. Vooral in geval van bedrijven die verplaatst moeten worden, zijn problemen bekend. Betrokkenen bedrijven kunnen een nieuwe locatie aangewezen krijgen, waar omwonenden bezwaar tegen kunnen maken. In dat geval lopen zij het risico in financiële problemen te komen. Hoe denkt de regering dergelijke problemen te voorkomen in geval van snellere onteigening?

Met de gerechtelijke onteigeningsprocedure hoeft volgens het wetsvoorstel niet te worden gewacht totdat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. De leden van de fracties van GPV en RPF vragen de minister nader in te gaan op de positie van betrokken burgers en bedrijven, die daardoor reeds met een onteigeningsprocedure te maken krijgen terwijl nog niet zeker is of het tracébesluit een definitief besluit zal worden.

De leden van de SGP-fractie staan niet zonder meer positief tegenover de in het wetsvoorstel geïntroduceerde mogelijkheid om de gerechtelijke onteigeningsprocedure reeds te kunnen starten, zonder dat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Dit impliceert een verlies aan rechtsbescherming. Bovendien zal het onnodig onrust bij eigenaren van onroerende zaken kunnen veroorzaken, indien zij ten onrechte – omdat achteraf blijkt dat het tracébesluit toch (deels) moet worden herroepen – worden betrokken in een onteigeningsprocedure. Acht de regering de te behalen tijdswinst zonder meer tegen deze nadelen opwegen?

8. Toelichting op schema (bijlage)

Het is de leden van de fractie van D66 onvoldoende duidelijk wat de gevolgen van deze wet (kunnen) zijn voor een ontwerp-tracébesluit dat in procedure gebracht is vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het

voorliggende wetsvoorstel, zoals bijvoorbeeld in het geval van de projecten hoge-snelheidslijn-zuid en Betuwe-route. Kan de regering aangeven waarom in het geval van de Betuwe-route tot op heden afgezien is van het geven van aanwijzingen? Hoeveel tijd zou met toepassing van deze wet zijn te winnen? Waarom gaat de regering in het geval van het project HSL-zuid er vanuit dat planologische inpassing niet op tijd zal geschieden?

9. Algemene beoordeling van het wetsvoorstel

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor het pleidooi van het IPO om ook provinciale projecten onder reikwijdte van de Tracéwet te brengen. Eenzelfde verruiming is te overwegen voor projecten voor ondergrondstransport en buisleidingen, die zij beschouwen als een vitaal onderdeel van het stelsel van infrastructuur. Met name om tempo te maken met lightrail-achtige projecten zou de gewijzigde Tracéwet behulpzaam kunnen zijn. Heeft het IPO inmiddels een nadere onderbouwing gegeven voor het eerder genoemde pleidooi en/of zijn er nadere overwegingen te noemen om de gevraagde verruiming aan te brengen? Kan worden toegelicht welke sanctie bestaat op het overschrijden van de termijn van zes maanden (plus drie maanden) waaraan de rechter volgens het voorstel wordt gebonden? Kan worden uitgelegd waarom voor deze termijnen zijn gekozen? Aan de ene kant kunnen ze onderschrijven dat het om projecten van een grote betekenis gaat, maar aan de andere kant zijn dat juist ook projecten die omstreden kunnen zijn en die door hun ingewikkeldheid om een zorgvuldige rechterlijke behandeling vragen.

De regering constateert dat het geheel overziende het wetsvoorstel en aanzienlijke bijdrage levert aan de beheersbaarheid en bespoediging van het gehele proces. De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven hoeveel tijdswinst in totaliteit wordt geboekt.

De leden van de SGP-fractie informeren wat de gevolgen van het wetsvoorstel kunnen zijn voor de bestuurlasten van mede-overheden. Ook vragen deze leden of de kosten die mede-overheden maken in het kader van de planologische medewerking aan het tracébesluit door het rijk zullen worden vergoed.

De leden van de VVD-fractie wijzen op het probleem met betrekking tot een planologisch interimbeleid van gemeenten in de fase voorafgaand aan de totstandkoming van het tracébesluit, indien verschillende tracévarianten nog open liggen.

Als een gemeente ter bescherming van een eventueel toekomstig tracé de bouwen uitbreidingsmogelijkheden in een geldend bestemmingsplan zou willen stopzetten, hoe is dan de schade-regeling als gevolg van deze planologische maatregel?

Heeft het voorliggende wetsvoorstel wijzigingen tot gevolg ten opzichte van de bestaande situatie, vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering om een beoordeling te geven van de wenselijkheid van het incorporeren van de Tracéwet in de Wet op de ruimtelijke ordening.

Dit wetsvoorstel is niet gericht op de financiële implicaties van de tracébesluitvorming. De leden van de GPV- en de RPF-fractie vragen of meer informatie kan worden geboden over de wijze waarop dit punt wordt betrokken bij de voorbereiding van de tweede tranche van de herziening van de tracéwet. En hoe wordt met dit punt omgesprongen bij de verdere besluitvorming over de hoge-snelheidslijn-zuid en de Betuweroute?

De minister van VROM heeft de Tweede Kamer reeds toegezegd te komen met een voorstel voor een provinciale projectenprocedure. Hoe verhoudt deze toezegging zich tot de opvatting van de regering, dat zij voorshands geen aanleiding ziet provinciale infrastructuur onder de reikwijdte van de Tracéwet te brengen, vragen de leden van de VVD-fractie. Is de regering bereid op korte termijn hierover met het IPO in overleg te treden? Is er voor de beoogde tweede tranche reeds een tijdpad uitgezet?

De leden van de CDA-fractie vragen of het mogelijk is ook de provinciale infrastructuur onder de reikwijdte van de tracéwet te brengen. De onderbouwing en motivering van deze wens voor provinciale wegen is voor deze leden vergelijkbaar met die voor rijkswegen.

In de algemene beoordeling van de Memorie van Toelichting gaat de regering, onder de kop rechtsbescherming, in op de termijnen waaraan de rechter wordt gebonden. Het argument daarvoor is dat de aanleg van vitaal belang is voor de maatschappij en dat in brede kring gewenst geacht wordt om de procedures zo kort mogelijk te houden. Moet de regering, met de Betuweroute in het achterhoofd, niet erkennen dat juist ten aanzien van dit grootschalige project er grote twijfels zijn over het maatschappelijke belang? Gaat het niet steeds meer de richting op dat wat de regering van maatschappelijk belang vindt dan ook dat stempel krijgt? Welke gevolgen heeft een dergelijke stellingname voor het vertrouwen in de overheid? Wanneer de regering het over brede kring heeft, wie verstaat de regering daar zoal onder, vragen de leden van de SP-fractie.

10. Betrokkenheid van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De leden van de PvdA-fractie stellen het op prijs als voor de behandeling van het onderhavige voorstel duidelijk wordt hoever de studies zijn gevorderd naar de facultatieve parallelschakeling van trajectnota en ontwerp-tracébesluit respectievelijk een facultatieve verkorte procedure voor eenvoudige gevallen?

Kan nog worden uitgelegd waarom het onderhavige voorstel voor zowel ingewikkelde als gecompliceerde gevallen een stroomlijning moet gaan opleveren? Een «opschoning» van het MIT, waarbij een scherper onderscheid wordt aangebracht tussen rijksprojecten bij uitstek (ingewikkeld) en min of meer regionaal gerichte rijksprojecten (eenvoudig) zou het draagvlak voor de voorgestelde wijzigingen wellicht vergroten. Wat is daarop de reactie van de regering?

ARTIKELSGEWIJS VERSLAG

Artikel I

De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie vragen waarom in het voorgestelde artikel 15, lid 5, gekozen is voor de positieve formulering «bouwvergunning ter realisering van het tracébesluit», terwijl in artikel 50, lid 5 van de Woningwet een negatieve formulering wordt gebruikt, namelijk «indien het bouwplan niet in strijd is met (...)».

Punt 2 van artikel I, onderdeel J strekt ertoe de in artikel 18 genoemde termijn van 13 jaar te vervangen door een termijn van 10 jaar. De leden van de VVD-fractie tonen zich voorstander om tracébesluiten sneller ten uitvoer te brengen dan thans het geval is. Alhoewel zij dit doel nadrukkelijk steunen, vragen zij of dit wel haalbaar is, gelet op de druk op beschikbare financiële middelen in de eerstkomende jaren. Zij verwijzen in

dit verband naar de behandeling van het MIT in december jongstleden, en de in het najaar gemaakte uitvoeringsafspraken met de provincies. De leden van de VVD-fractie vragen of de voorliggende wetswijziging gevolgen heeft voor projecten waarvoor het tracébesluit reeds is genomen, maar die nog niet in uitvoering genomen zijn? Heeft de kortere geldingsduur van het tracébesluit mogelijk gevolgen voor reeds geplande wegenprojecten? Zo ja, welke?

De in artikel 18 genoemde termijn van 13 jaar wordt teruggebracht tot een termijn van 10 jaar. De leden van de GPV-fractie en de RPF-fractie vragen of nader kan worden ingegaan op de achterliggende gedachte bij dit voorstel. Wordt hiermee beoogd dat het niet tijdig uitvoeren van een tracébesluit eerder tot politieke heroverweging leidt?

Hoofdstuk VA. Beroep

De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor de kritische opmerkingen van zowel de Raad van State als het VNO-NCW over de risico's die vastzitten aan de formulering van artikel 25 a, derde lid. Als het tracébesluit niet binnen een jaar na het van kracht worden van de desbetreffende planologische kernbeslissing wordt vastgesteld, dreigt een gescheiden behandeling te gaan plaatsvinden van de beroepen tegen het besluit respectievelijk de PKB. Kan op dat risico nader worden ingegaan?

De leden van de VVD-fractie vragen of artikel 25a, derde lid, laatste zin, niet uitnodigt tot een gescheiden behandeling van beroepen tegen de PKB en het tracébesluit. Kan dit probleem vermeden worden door voornoemde zin te schrappen? De leden van de VVD-fractie staan in principe positief tegenover het voornemen om de procedure te versnellen door in artikel 25b het beroep te binden aan een termijn. Deze leden vragen of het doel van deze versnelling niet nog beter gediend kan worden door niet de datum van ontvangst van het verweerschrift als criterium te nemen, maar het einde van de beroepstermijn, zoals bijvoorbeeld ook bij de Wet Milieubeheer gebeurt? Heeft de regering dit overwogen en zo ja, wat zouden de bezwaren hiertegen kunnen zijn?

In art. 25b wordt de Raad van State gebonden aan een termijn voor verweerschriften. Om vertraging te voorkomen stelt VNO-NCW voor om niet de datum van ontvangst van het verweerschrift als criterium te nemen, maar het einde van de beroepstermijn zoals gebruikelijk is in andere wetgeving. Wat vindt de regering van deze suggestie, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Artikel III

De leden van de GPV-fractie en RPF-fractie constateren dat de tracébesluiten voor de hoge-snelheidslijn-zuid en de Betuweroute zullen gelden als voorbereidings- en vrijstellingsbesluit. Deze leden vragen of deze tracébesluiten, die nog volgens de nu geldende wet tot stand zijn gekomen, wel voldoende op die functie zijn toegesneden.

Artikel VI

In de toelichting gaat de regering nog uit van inwerkingtreding per 1 april 1999. Op basis van deze planning zou dan ook de realisatie van de HSL-Zuid, alsmede werken aan de A16 en de A4 en A17 onder de wet worden gebracht. De leden van de VVD-fractie vragen wat de gevolgen zijn voor de realisatie van deze infrastructurele projecten nu de datum van 1 april niet langer realistisch is? Zijn er gevolgen voor de Betuwelijn?

De leden van de fracties van het GPV en de RPF vragen of inzicht kan worden geboden in de consequenties van het feit dat het wetsvoorstel niet op 1 april 1999 in werking zal treden, zoals kennelijk beoogd was. Deze leden wijzen daarbij op het «Voortgangsrapport Hogesnelheidslijn-Zuid; Verslag periode 1 april 1998 – 30 september 1998» waarin wordt geconstateerd dat de overgangsbepaling uit het wetsvoorstel alleen voor de HSL-Zuid gebruikt kan worden «als de Tracéwet voor 1 april 1999 wordt gewijzigd.» Waarin is, nu de inwerkingtreding pas later zal plaatsvinden, nog het belang en de urgentie van dit wetsvoorstel en in het bijzonder de bedoelde overgangsbepaling gelegen?

De leden van de SGP-fractie vragen wat de consequenties kunnen zijn van het feit dat de beoogde inwerkingtreding van het wetsvoorstel per 1 april 1999 ruim zal worden overschreden.

Tenslotte leggen de leden van de SGP-fractie de vinger bij de noodzaak van een spoedige totstandkoming van een wettelijke regeling inzake nadeelcompensatie. Deze regeling zou in de tweede tranche van de wijziging van de Tracéwet moeten worden opgenomen. Kan de regering thans aangeven wanneer deze tweede tranche kan worden verwacht?

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Reitsma

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Floor