

Vergaderjaar 2008–2009

**31 721**

## **Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel geeft uitvoering aan één onderdeel van het op 23 mei 2008 aan beide kamers der Staten-Generaal gezonden kabinetsstandpunt<sup>1</sup> over het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (hierna: Commissie). Deze commissie was ingesteld met als opdracht een analyse te maken van de werkelijke oorzaken van de vertraging van grote infrastructuurprojecten, de mogelijkheden te onderzoeken om de besluitvorming over infrastructuurprojecten substantieel te versnellen en daarvoor oplossingen aan te dragen die niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid in termen van belangenafweging en inspraak. Op 21 april 2008 heeft de Commissie haar advies «Sneller en beter» gepresenteerd. De Commissie heeft in haar advies voorstellen gedaan voor herinrichting van het besluitvormingsproces van de Tracéwet, voor aanpassing van de Spoedwet wegverbreding en voor een lex specialis voor specifieke urgente en breed gedragen projecten. In zijn reactie op dit advies heeft het kabinet richtinggevende hoofdlijnen uitgezet die uitgewerkt worden in het actieplan. Met uitzondering van het voorliggende wetsvoorstel, maken de aanpassingen in de wetgeving onderdeel uit van het actieplan en worden de voorstellen hiertoe in beeld gebracht in een afzonderlijke wetgevingsnota. De wetgevingsnota zal betrekking hebben op de wijze waarop en termijnen waarbinnen de wetswijzigingen die nodig zijn ten behoeve van een structurele verbetering van het besluitvormingsproces ter hand worden genomen. In het kabinetsstandpunt is voorts het voornemen vermeld om een wetsvoorstel tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding met voorrang in voorbereiding te nemen, waarbij het streven er op was gericht deze nog voor het zomerreces in de ministerraad te behandelen. Tevens is besloten de Tracéwet op gelijke wijze te wijzigen voor die wegprojecten die niet onder het bereik van de Spoedwet wegverbreding (hierna: Spoedwet) vallen. Het onderhavige wetsvoorstel is hiervan het resultaat.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007/08, 29 385, nr. 19.

## **2. Doel van dit wetsvoorstel**

Dit wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Spoedwet en de Tracéwet teneinde de versnelde uitvoering van wegprojecten waarvan de besluitvorming vooral als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek is vertraagd of is stil komen te liggen, mogelijk te maken.

In 2003 is de Spoedwet ingevoerd om de capaciteit van een aantal hoofdwegen die elementaire schakels vormen in het wegennetwerk zo spoedig mogelijk te vergroten door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen. De wegaanpassingsprojecten waarop de Spoedwet betrekking heeft zijn de zogenaamde ZSM1-projecten. Aanvankelijk werd het oogmerk van versnelde besluitvorming voor deze projecten ook gerealiseerd.

Inmiddels zijn veel projecten, zowel spoedwetprojecten als tracéwetprojecten, vooral als gevolg van de wettelijke en rechterlijke luchtkwaliteitseisen vertraagd of zelfs helemaal stil komen te liggen.

De kern van het advies van de Commissie betreft voorstellen ten behoeve van een structurele versnelling van het reguliere besluitvormingsproces. Tevens heeft de Commissie aangegeven dat de Spoedwet voordeel zou kunnen hebben bij doorvoering van die voorstellen in een herziening van de Spoedwet, om urgente projecten tot uitvoering te kunnen brengen. In afwijking van het kabinetsstandpunt waarin werd aangekondigd dat enkele urgente tracéwetprojecten bij dit wetsvoorstel onder het bereik van de Spoedwet gebracht zouden worden, is ervoor gekozen om de voordelen die het wetsvoorstel beoogt voor wegverbredingsprojecten niet te beperken tot projecten die onder het bereik van de Spoedwet vallen, maar om ook alle wegprojecten die onder het bereik van de Tracéwet vallen van deze voordelen te laten profiteren. Dit betekent dat niet alleen de Spoedwet, maar ook de Tracéwet wordt aangevuld met nadere wettelijke voorzieningen waarmee de onderzoekslast voor de besluitvorming over wegprojecten wordt vereenvoudigd zonder dat daarmee afbreuk wordt gedaan aan de zorgvuldigheid van de besluitvorming.

## **3. De projecten**

De Spoedwet is uitsluitend van toepassing op wegaanpassingsprojecten die zijn opgenomen in de bijlage bij de wet. Bij de totstandkoming van de Spoedwet in 2003 was de besluitvorming voor de projecten die zijn opgenomen in de huidige bijlage reeds in voorbereiding. Door deze projecten, de zogenaamde ZSM1-projecten onder het regime van de Spoedwet te brengen, werd beoogd deze versneld te realiseren. In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie is een indicatieve lijst opgenomen van wegaanpassingsprojecten die onder het bereik van de Spoedwet dienen te worden gebracht, de zogenaamde ZSM2-projecten. Daarnaast is hierin aangekondigd dat eventuele andere projecten waarbij de capaciteitsuitbreiding binnen het bestaande wegprofiel of met een beperkte verbreding kan worden gerealiseerd, aan die lijst zouden kunnen worden toegevoegd. Daarmee werd beoogd om voor een groot aantal wegaanpassingsprojecten knelpunten aan te pakken, om zo de doorstroming op het hoofdwegennet te vergroten. De besluitvorming van deze wegaanpassingsprojecten verloopt thans volgens de verkorte procedure van de Tracéwet. Echter om alle wegprojecten die nu onder het bereik van de Tracéwet vallen te kunnen laten profiteren van een vereenvoudiging van de onderzoekslast en niet slechts een tiental, is ervoor gekozen om de bijlage, onder A, bij de Spoedwet slechts met enkele projecten aan te vullen die qua aard en omvang en hoeveelheid benodigde vergunningen goed in de systematiek van deze wet passen, en tevens ten behoeve van alle wegprojecten de Tracéwet op overeenkomstige wijze te wijzigen.

Meer concreet beogen de wijzigingen waarin dit wetsvoorstel voorziet, een oplossing te bieden voor wegaanpassingsprojecten die thans onder de (verkorte procedure van de) Tracéwet vallen en voor een aantal wegaanpassingsprojecten die thans zijn opgenomen in de bijlage, onder B, bij de Spoedwet alsmede voor een aantal wegaanpassingsprojecten die reeds op de bijlage, onder A, waren opgenomen. Voor de concrete projecten wordt verwezen naar de bijlage bij deze memorie van toelichting.

#### **4. Vereenvoudiging van onderzoeken ten behoeve van besluitvorming**

##### *4.1. Vereenvoudiging van de milieueffectrapportage*

In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie is reeds aangekondigd dat in dit wetsvoorstel op enkele onderdelen afgeweken zal worden van de nationale regelgeving omtrent de milieueffectrapportage, waar deze regelgeving niet rechtstreeks voortvloeit uit de verplichtingen van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: m.e.r.-richtlijn).<sup>1</sup> Het betreft het achterwege laten van een startnotitie, van het opstellen van richtlijnen, van de uitwerking van een zogenaamd «meest milieuvriendelijk alternatief» (MMA), van de verplichting de Commissie voor de milieueffectrapportage te laten adviseren over het uitgevoerde milieueffectrapport (MER) en van het uitvoeren van een m.e.r.-evaluatie.

Geen van deze onderdelen wordt door de m.e.r.-richtlijn vereist. In het wetsvoorstel is dit aldus vertaald dat zowel voor wegverbredingsprojecten onder het bereik van de Spoedwet als onder het bereik van de Tracéwet geen wettelijke verplichting meer bestaat om een startnotitie op te stellen, richtlijnen te laten vaststellen, een MMA uit te werken, een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage te vragen of een m.e.r.-evaluatie uit te voeren.

Bovendien zal ter voorbereiding van de besluitvorming ten aanzien van de spoedwetprojecten, naast inzicht in de milieugevolgen van de huidige situatie en de autonome toekomstige situatie, volstaan kunnen worden met het inzichtelijk maken van de gevolgen van de uitvoering van de wegaanpassing die in de bijlage bij de Spoedwet is aangegeven. Voor de wijze waarop dit ten aanzien van luchtkwaliteit dient te geschieden wordt verwezen naar paragraaf 5 van deze toelichting.

Door het vereenvoudigen van de procedure om te komen tot een MER als ook het beperken van het aantal te onderzoeken alternatieven, kan een versnelling in de besluitvormingsprocedure worden gerealiseerd en kan het MER in omvang (aantal pagina's) beperkt worden, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit. Op deze wijze wordt ten aanzien van wegverbredingsprojecten voorzien in een vereenvoudiging van de procedure en inhoud van de milieueffectrapportage. Het wetsvoorstel loopt daarmee deels vooruit op de voorgenomen modernisering van de nationale regelgeving over de milieueffectrapportage.

##### *4.2. Consistentie in onderzoeken en effectbepalingsmethoden*

De Commissie heeft in haar advies geconstateerd dat er sprake is van grote onzekerheidsmarges bij berekeningen om aan te tonen dat aan milieunormen kan worden voldaan en adviseert om deze marges te erkennen. Voorts heeft de Commissie het belang benadrukt van de consistentie van onderzoeksgegevens in de besluitvorming, zowel in de verschillende fasen van besluitvorming als tussen de verschillende projecten. De Commissie stelt daarom voor te werken met vuistregels voor de effectbeoordeling van wegaanpassingsbesluiten en om de houdbaarheid van

---

<sup>1</sup> 85/337/EEG, zoals gewijzigd bij 97/11/EG en 2003/35/EG.

onderzoeksgegevens gedurende een zekere periode in de besluitvorming te bevrozen. Beide voorstellen worden in dit wetsvoorstel overgenomen. Ten behoeve van de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit of het tracébesluit (beide hierna aangeduid als: projectbesluit) zijn doorgaans diverse onderzoeken nodig naar de effecten van het project. Teneinde de wijze waarop die effecten worden bepaald te verbeteren en te vereenvoudigen, wordt een grondslag geboden om bij ministeriële regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk, in effectbepalingsmethoden te voorzien, aan de hand waarvan beter kan worden omgegaan met de onzekerheden waarmee effectbepaling is omgeven. Deze ministeriële regeling wordt later uitgewerkt. Om de consistentie van de uit onderzoek voortvloeiende gegevens in de besluitvorming te waarborgen is het wenselijk dat van dezelfde verkeersgegevens en -prognoses uitgegaan wordt voor zowel de vaststelling van de capaciteit waarvoor de weg wordt aangepast als voor de berekening van de verwachte effecten daarvan. Het is in dit licht van belang, zoals de Commissie ook heeft geadviseerd, dat de uit onderzoek verkregen gegevens gedurende de besluitvormingsprocedure betrouwbaar blijven, dat wil zeggen niet worden ingehaald door andere onderzoeken en herberekeningen. In het wetsvoorstel is dit gewaarborgd door te bepalen dat niet alleen verkeersgegevens, achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht, en inventarisaties van flora en fauna hun geldigheid behouden, maar ook de onderzoeksresultaten die hierop gebaseerd zijn en die gebruikt zijn ter voorbereiding van het ontwerp-projectbesluit. Dit neemt niet weg dat het verrichte onderzoek zorgvuldig moet zijn uitgevoerd en dat de uit dat onderzoek verkregen gegevens juist moeten zijn. Alleen dan kunnen de onderzoeken dienen voor een zorgvuldige besluitvorming. Vandaar dat in overeenstemming met het advies van de Commissie aan de onderzoeksgegevens die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-projectbesluit een geldigheidsduur is verbonden van twee jaren vanaf het tijdstip waarop het onderzoeksrapport definitief is afgerond. Uiterlijk twee jaar na de datum van dit definitieve onderzoeksrapport moet het projectbesluit derhalve vastgesteld worden, wil van deze onderzoeksgegevens uitgegaan kunnen worden.

Op deze wijze wordt bij de besluitvorming van het projectbesluit in beginsel uitgegaan van dezelfde gegevens als bij het ontwerp-projectbesluit. Hiermee wordt weliswaar afgeweken van het algemene beginsel dat een besluit wordt genomen met inachtneming van de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen ervan, maar dit wordt aanvaardbaar geacht gezien de beperking in de «houdbaarheidsduur» tot twee jaar na afronding van het onderzoeksrapport en de urgentie waarmee het bereikbaarheidsprobleem in Nederland moet worden aangepakt.

Tevens is geregeld dat wanneer onverhoopt gebreken in de bij het ontwerp-projectbesluit gehanteerde onderzoeken aan het licht komen, deze onderzoeken hersteld mogen worden en de aldus gewijzigde gegevens ten grondslag mogen liggen aan het projectbesluit.

Voorts voorziet dit wetsvoorstel in een uitdrukkelijke eenduidige geografische afbakening van het gebied waarbinnen onderzoek moeten worden gedaan in het kader van het MER en ter voorbereiding van het (ontwerp-)projectbesluit naar de effecten op de luchtkwaliteit door de toename van de verkeersintensiteit die rechtstreeks verband houdt met het wegproject. De afbakening van dit gebied is tot dusverre niet wettelijk geregeld.

Deze situatie heeft geleid tot een aantal rechterlijke uitspraken waarin het in concrete projecten gehanteerde onderzoeksgebied te beperkt is gevonden, en ten gevolge waarvan vertraging is opgetreden in andere projecten. Zo heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak over het tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden<sup>1</sup> geoordeeld dat, om te kunnen vaststellen of een besluit per saldo leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit, een integrale beoordeling hiervan

---

<sup>1</sup> ABRvS 25 juli 2007, 200602152/1.

vereist is met betrekking tot alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen, zodat kan worden beoordeeld welk gewicht toekomt aan verslechtering op sommige locaties en de verbetering op andere locaties. Bij brief van 27 november 2007<sup>1</sup> is de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze waarop naar aanleiding van de gevolgen van de genoemde uitspraak met de gebiedsafbakening voor luchtonderzoek zou worden omgegaan. Om voor wegprojecten elke mogelijkheid van vertraging door onzekerheid over de afbakening uit te sluiten, is het wenselijk hiervoor een wettelijke regeling te treffen. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zal landelijk aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden voldaan. De verantwoordelijkheid voor de integrale beoordeling van luchtkwaliteit komt met het NSL dan ook niet meer op projectniveau te liggen. Nu in dit wetsvoorstel besluitvorming reeds mogelijk wordt gemaakt op basis van het ontwerp-NSL, wordt ervoor gekozen nog slechts in een beperkte verantwoordelijkheid voor de beoordeling van luchtkwaliteit op projectniveau te voorzien. Zie ook paragraaf 5 van deze toelichting.

Uitgangspunt bij de wettelijke regeling van de omvang van het onderzoeksgebied is, dat de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn hoedanigheid van wegaanlegger in het kader van een wegproject alleen verantwoordelijk zou moeten zijn voor de gevolgen op de luchtkwaliteit vanwege het wegproject in de nabijheid van het projectgebied. De overige gevolgen van het project, zoals bijvoorbeeld de wijziging in verkeersstromen in een andere (ver verwijderde) regio die op de één of andere manier nog (enigszins) toe te schrijven zijn aan het project, alsmede de gevolgen van het project buiten het gebied waar dit plaatsvindt, vallen onder het bereik van het NSL waarmee het behalen van de grenswaarden ook in deze gebieden wordt gegarandeerd. Deze afbakening van het onderzoeksgebied staat niet op gespannen voet met de Europese richtlijn luchtkwaliteit.<sup>2</sup>

Ook in de periode voorafgaand aan het vaststellen van het NSL wordt zeker gesteld dat de grenswaarden eveneens in de betreffende niet te onderzoeken gebieden worden gehaald. Ten eerste kan een projectbesluit alleen worden vastgesteld wanneer dit project is opgenomen in of past binnen het ontwerp-NSL. Ten tweede dient aannemelijk te worden gemaakt dat gedurende het eerste jaar na ingebruikneming van de weg ten hoogste een toename van 1% van de grenswaarde van PM<sub>10</sub> of stikstofdioxide plaatsvindt door de verkeersontwikkeling ten gevolge van het project. Dit naar analogie van de zogenaamde tijdelijke 1% grens uit het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna: Besluit NIBM).

Het in het luchtonderzoek te onderzoeken gebied wordt, gezien bovenstaande, in de lengterichting van de aan te leggen of aan te passen weg begrensd van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting ten opzichte van de grens van het project, waar het verkeer opgaat in het «heersende» verkeersbeeld. Dit betekent dat wanneer de aansluiting onderdeel uitmaakt van het project, de grens van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de eerstvolgende aansluiting buiten de projectgrens. «In de breedte» wordt naar analogie van de anticumulatiebepaling van artikel 5 van het Besluit NIBM, de begrenzing gesteld op een afstand van één kilometer gerekend aan weerszijden van de buitenste rijstroken van een aan te leggen of te verbreden weg. Binnen dit gebied worden de effecten op de luchtkwaliteit van een toename van het verkeer op de aan te leggen of aan te passen weg en het binnen dat gebied gelegen onderliggend wegennet onderzocht.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007/08, 29 385, nr. 13.

<sup>2</sup> 2008/50/EG.

## 5. Luchtkwaliteit

De Commissie gaat in haar advies uit van de situatie waarin het NSL van kracht is geworden. Het voorgenomen NSL past als instrument bij de verkenningsfase zoals die door de Commissie is voorgesteld. De voorkeursvariant waartoe deze fase leidt, kan dan worden opgenomen in het NSL, waarmee overeenstemming tussen de mobiliteitsdoelen en milieudoelen wordt gerealiseerd. Het project behoeft in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase dan niet meer afzonderlijk op projectniveau aan luchtkwaliteit te worden getoetst.

Het onderhavige wetsvoorstel zal naar verwachting echter in werking treden vóór het moment waarop van de Europese Commissie op basis van het voorgenomen NSL uitstel is verkregen van de verplichting om in 2005 respectievelijk 2010 aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden te voldoen en het NSL definitief wordt vastgesteld.<sup>1</sup> Deze door Nederland op basis van artikel 22, vierde lid, van de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa<sup>2</sup> gevraagde derogatie en het van kracht worden van het NSL is voorzien in het voorjaar van 2009.

Tot dat moment kunnen in de huidige situatie zonder wettelijke voorziening geen projectbesluiten worden vastgesteld en uitgevoerd met gebruik van het NSL, ook al zal het NSL van kracht zijn op het moment waarop ingebruikneming plaats zal vinden. Zoals de Commissie het in haar advies uitdrukt: «Wegaanpassingsbesluiten bevatten, zolang het NSL niet geldt, zo nodig mede maatregelen teneinde te voldoen aan de Europese richtlijnen Luchtkwaliteit».

Vanwege de urgentie van de wegprojecten is het onwenselijk dat de besluitvorming voor die projecten per definitie wordt vertraagd tot het moment waarop het NSL definitief kan worden vastgesteld. Om deze reden wordt in het onderhavige wetsvoorstel mogelijk gemaakt projectbesluiten reeds definitief vast te stellen en uit te voeren indien het desbetreffende project is opgenomen in het ter inzage gelegde ontwerp van het NSL. Deze wettelijke voorziening is gerechtvaardigd nu verwacht mag worden dat het NSL (inclusief derogatie) zijn werking zal hebben gekregen vóórdat in de oplevering en ingebruikneming van een dergelijk project is voorzien.

De exacte datum van inwerkingtreding van het NSL kan echter ten tijde van een daaraan voorafgaande vaststelling van een projectbesluit, niet precies worden voorspeld. Om elke mogelijkheid uit te sluiten dat een onverhoopte vertraging in de inwerkingtreding van het NSL de ingebruikneming van de rijstroken die overeenkomstig een projectbesluit op de hierboven beschreven wijze zijn gerealiseerd alsnog kan vertragen, zal in het projectbesluit uitsluitend voor het eerste jaar nadat de weg in gebruik is genomen aannemelijk gemaakt moeten worden dat – naar analogie van de zogenaamde tijdelijke 1% grens uit het Besluit NIBM – gedurende dat jaar ten opzichte van de situatie zonder project, geen toename optreedt van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht, of althans geen toename van meer dan 1% van de grenswaarde van PM<sub>10</sub> of stikstofdioxide, door de verkeersontwikkeling ten gevolge van het wegproject. Voor de opvolgende jaren zal vertrouwd kunnen worden op een vastgesteld en door de Europese Commissie goedgekeurd NSL.

Op deze wijze kan vertraging in de besluitvorming worden voorkomen voor projecten waarover besluitvorming kan plaatsvinden voorafgaand aan de vaststelling van het NSL, door in de besluitvorming te anticiperen op de situatie zoals die rond het moment van ingebruikneming zal gelden.

## 6. Geluid

De Spoorwet bevat speciale wettelijke voorzieningen voor geluidhinder, die bepalend zijn voor de onderverdeling van de lijsten in de bijlage bij de wet. Bij geluid doet zich niet de problematiek voor zoals bij luchtkwaliteit.

<sup>1</sup> De verplichting voor 2005 heeft betrekking op PM<sub>10</sub>, die voor 2010 op NO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup> 2008/50/EG, PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1–44.



Sinds de inwerkingtreding van de Spoedwet (hetzelfde geldt voor de Tracéwet) is er bij de behandeling van beroepszaken voor de rechter ingegaan op onzekerheden in de rekenmodellen voor geluidhinder en de uitkomsten daarvan, maar heeft dit bij geen van de tracébesluiten of wegaanpassingsbesluiten geleid tot een vernietiging van het besluit door de rechter. Ook de Commissie heeft zich niet uitgelaten over het al dan niet bestaan van problemen bij wegaanpassingsprojecten ten gevolge van regelgeving omtrent geluidhinder.

Om deze redenen is er in dit wetsvoorstel voor gekozen om het huidige stelsel van A- en B-lijst projecten van de Spoedwet te handhaven. De C-lijst kan komen te vervallen, nu de twee op deze lijst opgenomen wegaanpassingsprojecten inmiddels zijn gerealiseerd.

## **7. Beroep en bestuursprocesrecht**

Zowel in het advies van de Commissie als in het kabinetsstandpunt is aangegeven de aanbevelingen ten aanzien van de beroepsprocedure nader te onderzoeken en daarop terug te komen in de aangekondigde wetgevingsnota. Het onderhavig wetsvoorstel bevat geen voorstellen tot wijzigingen van het geldende bestuursprocesrecht. In deze paragraaf wordt kort toegelicht welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld.

Ten aanzien van de bestuurlijke lus, is momenteel een wetsvoorstel aanhangig bij de Tweede Kamer<sup>1</sup> houdende wijziging van de Tracéwet, Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedure. Dat wetsvoorstel bevat naast de regeling van de bestuurlijke lus ook de mogelijkheid om hangende de beroepsprocedure een wegaanpassingsbesluit zonder het volgen van de voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te wijzigen. Op het punt van de bestuurlijke lus heeft het kabinet dus al uitvoering gegeven aan de aanbeveling van de Commissie op dat punt. Zoals verwoord in het kabinetsstandpunt is de mogelijkheid voor de toepassing door de bestuursrechter van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht ongeclausuleerd en kan een wetswijziging op dat punt geen verruiming met zich brengen. Wel zal in het kader van de wetgevingsnota onderzocht worden in hoeverre er op andere wijze mogelijk gemaakt kan worden dat de gegrondverklaring van een beroep niet automatisch tot vernietiging van het besluit behoeft te leiden. In het kabinetsstandpunt is daartoe ook gewezen op de wens om artikel 6:22 van de Algemene wet bestuursrecht zo te wijzigen dat niet uitsluitend bij schending van een vormvoorschrift de vernietiging achterwege kan blijven.

Ten aanzien van de gewenste minder inhoudelijke toetsing door de bestuursrechter kan worden opgemerkt dat een rechter een deskundigenrapport slechts opzij kan zetten als er een (beter) tegenrapport wordt overgelegd of anderszins duidelijk wordt dat het deskundigenrapport evidente gebreken vertoont. De rechter toetst, zo gezien, reeds terughoudend. Wel is het zo dat een overgedetailleerd besluit in het algemeen eerder kwetsbaar is en de kans op vernietiging toeneemt, ook als er sprake is van een terughoudende toetsing. In zoverre past het streven van het kabinet om te komen tot heldere, eenduidige besluiten, gebaseerd op eenvoudige berekeningen, bij dat streven om de gepaste terughoudendheid van rechter ten aanzien van beleidsoverwegingen te behouden. Wat betreft de eventuele inperking van het beroepsrecht van decentrale overheden, merken wij op dat de Commissie dat voorstel in relatie brengt met de belangrijke invloed die de decentrale overheden kunnen uitoefenen in onderhandelingen tijdens de verkenningsfase, voorafgaand aan de door de Commissie zogenoemde planuitwerkingsfase.

Artikel 25b, eerste lid, van de Tracéwet bevat de termijn waarbinnen de Afdeling bestuursrechtspraak moet beslissen ten aanzien van beroepen

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007/08, 31 546, nrs. 1–3.

tegen een tracébesluit, te weten «binnen twaalf maanden na ontvangst van een verweerschrift». In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat in overleg met de Raad van State bezien zal worden of en in hoeverre deze termijn kan worden aangescherpt. Dit zal nader worden uitgewerkt in het kader van de wetgevingsnota. Artikel 14, eerste lid, van de Spoedwet bevat een reeds aangescherpte termijn («binnen twaalf weken na ontvangst van een verweerschrift») voor de uitspraak inzake wegaanpassingsbesluiten. Ten aanzien van de Spoedwet lijkt een verdere aanscherping niet zinvol, zeker niet als binnen die termijn ook nog eens toepassing gegeven moet worden aan de bestuurlijke lus. De evaluatie van de Spoedwet heeft op het punt van de rechterlijke termijn ook geen aanbeveling gedaan, zo ook is in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van die evaluatie niet ingegaan op een eventuele aanscherping van de toch al strakke termijn.<sup>1</sup>

## **8. Overgangsrecht**

De overeenkomstig dit wetsvoorstel gewijzigde Spoedwet zal gaan gelden voor alle wegaanpassingsprojecten op de bijlage, ten behoeve waarvan na 1 januari 2009 een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage wordt gelegd.

Alle wegaanpassingsprojecten waarvoor voor 1 januari 2009 een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage is gelegd, worden afgedaan volgens het huidige (oude) recht.

Indien het voor een wegaanpassingsproject waarvoor reeds een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage is gelegd wenselijk is dat het onder het nieuwe recht kan worden afgedaan, dan kan dit worden bereikt door het ontwerp-wegaanpassingsbesluit opnieuw ter inzage te leggen.

Eenzelfde overgangsrechtelijke bepaling is opgenomen voor de Tracéwet. De overeenkomstig dit wetsvoorstel gewijzigde Tracéwet zal gelden voor alle wegprojecten, ten behoeve waarvan na 1 januari 2009 een ontwerp-tracébesluit ter inzage wordt gelegd.

Alle wegprojecten waarvoor op 1 januari 2009 reeds een ontwerp-tracébesluit ter inzage is gelegd, worden afgedaan volgens het huidige (oude) recht.

## **9. Effecten van dit wetsvoorstel**

Met het onderhavige wetsvoorstel worden slechts voorzieningen getroffen waarmee de besluitvorming voor reeds voorgenomen en in voorbereiding zijnde projecten eenvoudiger en sneller kan plaats vinden, mede in anticipatie op vaststelling van het NSL, zoals hierboven reeds is toegelicht. Van het wetsvoorstel als zodanig gaan derhalve geen effecten uit op het milieu, noch op het bedrijfsleven of de administratieve lasten.

## **10. Wijze van totstandkoming van dit wetsvoorstel**

Dit wetsvoorstel is voorbereid door de juridische taskforce van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Artikel I**

*A (artikel 3 (verhouding tot Tracéwet en Wet milieubeheer))*

Het bepaalde in het voorgestelde eerste lid stond reeds in artikel 3 van de Spoedwet. In het nieuwe tweede lid worden de bepalingen uit de Wet

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30 646, nrs. 1 en 2.



milieubeheer die betrekking hebben op de milieueffectrapportage en die niet rechtstreeks voortvloeien uit de m.e.r.-richtlijn buiten toepassing gelaten ten aanzien van wegaanpassingsprojecten die in de bijlage bij de Spoedwet zijn genoemd.

Met het oog op de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zal, afhankelijk of het wegaanpassingsproject een m.e.r.-plichtige activiteit is in de zin van het Besluit milieueffectrapportage 1994, bijlage, onderdeel C, onder 1.4, een MER moeten worden gemaakt. Dat wil zeggen dat de aard van het wegaanpassingsproject een verbreding van de weg met één of meer rijstroken inhoudt en dit te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

Zoals ook in de nota naar aanleiding van het verslag bij de Spoedwet wegverbreding is gememoreerd<sup>1</sup> is in de nota van toelichting, behorende bij het Besluit 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (Stb. 1999, 224) uitdrukkelijk ingegaan op de verkeersbenuttingsmaatregelen die niet onder deze m.e.r.-plicht zouden vallen: «Naast bovengenoemde ingrepen zijn er ook andere denkbaar. Het gaat daarbij om zogenaamde verkeersbenuttingsmaatregelen, zoals het creëren van extra rijstroken zonder (fysieke) aanpassing van het weglichaam of het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook. Voor deze activiteiten geldt geen m.e.r.-plicht».

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 15 september 2004, nr. 200401178/1 (wegaanpassingsbesluit A2 Vught-Ekkersweijs) een belangrijke interpretatie gegeven van het Besluit milieueffectrapportage 1994, onder verwijzing naar bijlage I en II van de m.e.r.-richtlijn. Hoewel de nota van toelichting bij het Besluit m.e.r. aangaf dat kort gezegd de aanleg van spitsstroken niet m.e.r.-plichtig was, oordeelde de Afdeling:

«Indien de verbreding van een weg met één of meer rijstroken aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu met zich kan brengen, valt het wegaanpassingsproject onder het bepaalde in bijlage I, onder 7b, in samenhang met bijlage II, onder 13, 1e gedachtestreepje, van de Richtlijn te begrijpen. De uitleg die volgens verweerder de bijlage, onderdeel C, onder 1.4, van het Besluit m.e.r. toekomt, zou tot gevolg hebben dat capaciteitsuitbreidingen als de onderhavige soort bij voorbaat van de m.e.r.-plicht worden uitgesloten, terwijl niet vaststaat dat alle uitgesloten capaciteitsuitbreidingen op grond van een algemene beoordeling geacht kunnen worden niet een aanzienlijk milieueffect te hebben.»

Deze uitspraak heeft tot gevolg gehad dat ter voorbereiding van de wegaanpassingsprojecten opgenomen op de bijlage bij de Spoedwet een MER moet worden gemaakt wanneer sprake is van het realiseren van een extra rijstrook tussen twee knooppunten, ongeacht of voor deze extra rijstrook een fysieke aanpassing van het weglichaam nodig is.

Met de in dit wetsvoorstel buiten toepassing gelaten artikelen van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt, zoals hiervoor in paragraaf 4.1 van het algemeen deel is aangegeven, deels vooruit gelopen op de voorgenomen modernisering van de nationale regelgeving over de milieueffectrapportage. Aanvullend wordt verduidelijkt dat aangezien alleen het in de bijlage opgenomen alternatief in het kader van de Spoedwet uitgewerkt wordt tot een wegaanpassingsbesluit, geen alternatieven worden onderzocht in het kader van het MER anders dan de autonome toekomstige ontwikkeling (het 0-alternatief). Tevens is geregeld dat de Commissie voor de milieueffectrapportage geen rol zal hebben bij het op te stellen MER ter voorbereiding van de besluitvorming over een wegaanpassingsproject gezien de beperkte omvang van deze projecten. Ook is voor deze MER-ren geen m.e.r.-evaluatie verplicht gesteld nu deze verplichting niet uit de m.e.r.-richtlijn voortvloeit.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 6, blz. 15.

Het derde lid van artikel 4 van de Spoedwet wordt op een technisch punt in overeenstemming gebracht met het gelijklopende artikel 11, derde lid, van de Tracéwet, door toevoeging van de woorden «ten minste».

*(artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid)*

Aan artikel 4 worden drie leden toegevoegd ten aanzien van het onderzoek naar de effecten van het wegaanpassingsbesluit. In algemene zin kan worden verwezen naar paragraaf 4.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

In het vierde lid wordt de houdbaarheid van onderzoeksgegevens «bevroren» op het onderzoek dat is gedaan ter voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. Dit geldt krachtens onderdeel a zowel voor de verkeersgegevens als de daarop gebaseerde onderzoeken naar de gevolgen van de wegaanpassing voor de luchtkwaliteit en geluid overeenkomstig de daarvoor geldende meet- en rekenvoorschriften, als voor de flora- en faunainventarisatie en de gevolgen daarvan. In onderdeel b van het vierde lid is voorts uitdrukkelijk geregeld dat ten aanzien van het luchtkwaliteitsonderzoek uitgegaan mag worden van de grootschalige concentratiegegevens en emissiefactoren van verontreinigende stoffen in de buitenlucht, en de meteorologische gegevens en de ruwheidskaart op grond van artikel 66 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en die zijn gebruikt in het luchtkwaliteitsonderzoek ter voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. Het bevroren van de invoergegevens van de onderzoeken als ook van de onderzoeksresultaten stuit niet op bezwaar omdat tussen het vaststellen van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het definitieve wegaanpassingsbesluit weinig tijd zit. Vandaar dat in het vierde lid is opgenomen dat bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit de gebruikte onderzoeksrapporten niet ouder dan twee jaar mogen zijn. Het vierde lid biedt de mogelijkheid om eventuele gebreken die niet te maken hebben met actualisatie van gegevens te herstellen voorafgaand aan het vaststellen van het wegaanpassingsbesluit. Het is in dat geval dus niet nodig eerst een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage te leggen. Mocht de rechter onverhoopt (al dan niet na gebruik van de bestuurlijke lus) oordelen dat een onderzoek of onderzoeksgegevens een gebrek vertoont, dan kan op grond van dit artikellid het gebrek in het onderzoek hersteld worden waarna meteen een wegaanpassingsbesluit kan worden vastgesteld. In het vijfde lid wordt het onderzoeksgebied ten aanzien van de gevolgen van de effecten van de wegaanpassing in omvang beperkt. Zo wordt analoog aan de anti-cumulatiebepaling van artikel 5 van het Besluit NIBM het onderzoeksgebied aan weerszijden van de aan te passen weg begrensd door de afstand van 1000 meter, gerekend vanaf de buitenkant van de buitenste rijstrook waarbij alleen het onderliggend wegennet binnen deze 1000 meter behoeft te worden meegenomen in het onderzoek voor zover binnen dat gebied vanwege deze wegen ten gevolge van de wegaanpassing sprake kan zijn van een toename van de concentraties. De begrenzing van het onderzoeksgebied in de lengterichting van de aan te passen weg eindigt na de eerste aansluiting na het aangepaste weggedeelte. In het zesde lid wordt de hiervoor reeds toegelichte grondslag geboden die het mogelijk maakt dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer effectbepalingsmethoden vaststellen ten aanzien van wegaanpassingsprojecten. Met deze grondslag wordt de mogelijkheid geboden om als uitwerking van het advies van de Commissie ten minste voor wegprojecten tot een vereenvoudiging van de bestaande reken- en meetvoorschriften – te weten ministeriële regelingen op grond van onder meer de Wet milieubeheer – te kunnen komen.

#### *C (artikel 4a (specifieke bepalingen met betrekking tot luchtkwaliteit))*

Het onderhavige artikel voorziet in een tijdelijke mogelijkheid om voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het NSL, in aanvulling op de gronden die genoemd zijn in artikel 5.16, eerste lid, onderdelen a tot en met d, van de Wet milieubeheer, besluitvorming voor wegaanpassingsprojecten reeds mogelijk te maken op basis van het beleidsvoornemen van het NSL, zoals dat krachtens artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, door Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met het gevoelen van de Ministerraad aan de Kamers der Staten-Generaal is toegezonden en ter inzage is gelegd.

Op de voorbereiding van het NSL is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing (artikel 5.12, achtste lid, van de Wet milieubeheer), zodat in de redactie van het eerste lid kon worden aangesloten bij het ontwerp-NSL zoals dat ingevolge artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage wordt gelegd.

In het tweede lid wordt uitdrukking gegeven aan de eis dat in een wegaanpassingsbesluit dat op basis van het ontwerp-NSL wordt vastgesteld, aannemelijk wordt gemaakt dat er geen, of ten hoogste een toename van 1% van de grenswaarde van genoemde concentraties plaatsvindt, door de verkeersontwikkeling ten gevolge van het project, gedurende het eerste jaar na ingebruikneming ten opzichte van de situatie in dat jaar zonder het project. Concreet betekent dit dat voor de bepaling van aan een project toe te schrijven gevolgen voor de luchtkwaliteit, het verschil voor concentraties berekend moet worden tussen de situatie van 1 jaar na ingebruikneming zonder het project met de situatie 1 jaar na ingebruikneming met het project. Waarbij dat verschil in geval van de grenswaarde van 40 microgram/m<sup>3</sup> van PM10 niet meer mag zijn dan 0,4 microgram/m<sup>3</sup>. Dit is naar analogie van de zogenaamde tijdelijke 1% grens van het Besluit NIBM.

Slechts voor dit ene jaar behoeft dit inzichtelijk gemaakt te worden. Voor de periode daarna geldt immers zeker het NSL, waaronder geen individuele toetsing van het project aan de grenswaarde nodig is. Het derde lid waarborgt om deze reden dat de maatregelen die in het ontwerp-NSL aan het project zijn verbonden, worden opgenomen in het wegaanpassingsbesluit.

#### *D (artikel 6, vijfde lid)*

De in dit artikel voorziene toevoeging aan artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet regelt dat de hierboven bij onderdeel C toegelichte mogelijkheid tot bevrozing van de houdbaarheid van gegevens, ten aanzien van de verkeersgegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken van overeenkomstige toepassing is op het opstellen van geluidplannen die voor projecten als vermeld op de bijlage, onder B, bij de Spoedwet gemaakt dienen te worden, als ook de mogelijkheid van het herstel van onderzoeksgegevens in verband met een eventueel gebrek.

#### *E (artikel 18)*

De projecten op de bijlage, onder C, bij de Spoedwet zijn gerealiseerd, waardoor dit onderdeel van de bijlage en het uitsluitend daarop betrekking hebbende artikel 18 zijn uitgewerkt en kunnen komen te vervallen.

#### *F (bijlage)*

Met onderdeel 1, worden enkele wegaanpassingsprojecten in navolging van het kabinetsstandpunt binnen het huidige systeem van de Spoedwet opgenomen op de bijlage, onder A. Gezien de aard en omvang van de

betreffende projecten en het feit dat deze projecten door een beperkte hoeveelheid vergunningen kunnen profiteren van de parallelschakeling van de vergunningenprocedure met het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit in de Spoedwet worden deze projecten toegevoegd aan de bijlage bij de Spoedwet. Door opneming in de bijlage bij de Spoedwet geldt voor deze projecten dat vanaf inwerkingtreding van deze wet, de Tracéwet niet langer van toepassing is.

In de bijlage, onder B, vervallen de wegaanpassingsprojecten met de wegnummers 18, 19, 21, 27 en 32. De wegaanpassingsprojecten met de wegnummers 18 en 19 zijn vervallen en gaan op in het nieuwe wegaanpassingsproject A28 Utrecht–Amersfoort dat is opgenomen onder de wegnummers 14d en 14e. Het wegaanpassingsproject met wegnummer 21 is vervallen als spoedwetproject en is opgegaan in het tracéwetproject A27/A1.

Het wegaanpassingsproject 27 is vervallen als spoedwetproject en is opgenomen in het tracéwetproject Tweede Coentunnel.

Het wegaanpassingsproject 32 is vervallen in de bijlage, onder B en is opgegaan in het tracéwetproject A2 Den Bosch–Eindhoven.

Onderdeel 3, ten aanzien van de C-lijst, strekt ertoe om de wegaanpassingsprojecten met de wegnummers 33 en 34 te laten vervallen, aangezien de besluitvorming hierover al is afgerond en de betreffende wegaanpassing als tijdelijke maatregel niet meer in gebruik is.

## **Artikel II**

### *A (artikel 10a)*

Net als voor wegaanpassingsprojecten die op de bijlage bij de Spoedwet zijn opgenomen, is voor wegverbredingen die onder het bereik van de Tracéwet vallen, geregeld dat het niet langer noodzakelijk is een startnotitie uit te brengen, richtlijnen op te stellen en een MMA uit te werken. Tevens is het niet langer verplicht dat de Commissie voor de milieueffect-rapportage adviseert over het uitgevoerde MER en kan afgezien worden van het uitvoeren van een m.e.r.-evaluatie.

### *B (artikel 11a)*

Dit artikel voorziet, net als voor wegaanpassingsprojecten die op de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding zijn opgenomen, in een tijdelijke mogelijkheid om voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het NSL, in aanvulling op de gronden die genoemd zijn in artikel 5.16, eerste lid, onderdelen a tot en met d, van de Wet milieubeheer, besluitvorming voor wegprojecten reeds mogelijk te maken op basis van het beleidsvoornemen van het NSL, zoals dat krachtens artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, door Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met het gevoelen van de Ministerraad aan de Kamers der Staten-Generaal is toegezonden en ter inzage is gelegd.

Op de voorbereiding van het NSL is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing (artikel 5.12, achtste lid, Wet milieubeheer), zodat in de redactie van het eerste lid kon worden aangesloten bij het ontwerp-NSL zoals dat ingevolge artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage wordt gelegd.

In het tweede lid wordt uitdrukking gegeven aan de eis dat in een tracébesluit dat op basis van het ontwerp-NSL wordt vastgesteld, aannemelijk wordt gemaakt dat er geen, of ten hoogste een toename van 1% van de grenswaarde van genoemde concentraties plaatsvindt, door de verkeersontwikkeling ten gevolge van de aanleg of wijziging van de weg, gedu-

rende het eerste jaar na ingebruikneming ten opzichte van de situatie in dat jaar zonder de aanleg of wijziging van de weg. Concreet betekent dit dat voor de bepaling van aan een project toe te schrijven gevolgen voor de luchtkwaliteit, het verschil voor concentraties berekend moet worden tussen de situatie van 1 jaar na ingebruikneming zonder het project met de situatie 1 jaar na ingebruikneming met het project. Waarbij dat verschil in geval van de grenswaarde van 40 microgram/m<sup>3</sup> van PM<sub>10</sub> niet meer mag zijn dan 0,4 microgram/m<sup>3</sup>. Dit is naar analogie van de zogenaamde tijdelijke 1% grens van het Besluit NIBM.

Slechts voor dit ene jaar behoeft dit inzichtelijk gemaakt te worden. Voor de periode daarna geldt immers zeker het NSL, waaronder geen individuele toetsing van het project aan de grenswaarde nodig is. Het derde lid waarborgt om deze reden dat de maatregelen die in het ontwerp-NSL aan het project zijn verbonden, worden opgenomen in het tracébesluit. Het derde lid regelt de omvang van het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit waarbij het onderzoeksgebied ten aanzien van de gevolgen van de effecten van de aanleg of wijziging van de weg wordt beperkt in omvang. Zo wordt analoog aan de anticumulatiebepaling van artikel 5 van het Besluit NIBM het onderzoeksgebied aan weerszijden van de betreffende weg begrensd door de afstand van 1000 meter, gerekend vanaf de buitenkant van de buitenste rijstrook waarbij alleen het onderliggend wegennet binnen deze 1000 meter behoeft te worden meegenomen in het onderzoek voor zover binnen dat gebied vanwege deze wegen ten gevolge van de aanleg of wijziging van de weg sprake kan zijn van een toename van de concentraties. De begrenzing van het onderzoeksgebied in de lengterichting van de aan te leggen of te wijzigen weg eindigt na de eerste aansluiting na het aan te leggen of te wijzigen weggedeelte.

#### *C (artikel 15, eerste lid)*

In artikel 15, eerste lid, worden twee volzinnen toegevoegd ten aanzien van het onderzoek naar de effecten van het tracébesluit. In algemene zin kan worden verwezen naar paragraaf 4.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Tevens wordt de hiervoor reeds toegelichte grondslag geboden die het mogelijk maakt dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer effectbepalingsmethoden vaststellen ten aanzien van wegprojecten.

#### **Artikel III (overgangsrecht)**

Voor de toelichting wordt in algemene zin verwezen naar paragraaf 8 van het algemeen deel. Ten aanzien van de projecten waarvoor reeds voor 1 januari 2009 een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage is gelegd zal het oude regime van toepassing blijven.

#### **Artikel IV (overgangsrecht)**

Voor de toelichting wordt in algemene zin verwezen naar paragraaf 8 van het algemeen deel. Ten aanzien van de projecten waarvoor reeds voor 1 januari 2009 een ontwerp-tracébesluit ter inzage is gelegd, zal het oude regime van toepassing blijven.

#### **Artikel V (citeertitel)**

Voorgesteld wordt om de wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet te voorzien van een citeertitel waaruit de bedoeling van de wetswijziging duidelijk naar voren komt. De vereenvoudiging van de onderzoekslast voor de wegprojecten zoals geregeld in dit wetsvoorstel zal leiden tot versnelling van besluitvorming over deze projecten. In de

citeertitel wordt dan ook gesproken van wegprojecten waarmee aangegeven wordt dat het gaat om de (versnelling van) besluitvorming op basis van zowel de Spoedwet wegverbreding (wegaanpassingsbesluiten) als de Tracéwet (tracébesluiten).

#### **Artikel VI (inwerkingtreding)**

Onderhavig wetsvoorstel beoogt de besluitvorming van wegprojecten waar deze vooral als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek is vertraagd of stil is komen te liggen, los te trekken. Veel onderzoeken en ontwerp-projectbesluiten zijn dan ook in voorbereiding. Ontwerp-projectbesluiten die na de datum van inwerkingtreding ter inzage worden gelegd zullen gebruik kunnen maken van de vereenvoudigde onderzoekslast die met dit wetsvoorstel geregeld wordt. Derhalve is besloten duidelijkheid te verschaffen over het moment waarop moet worden uitgegaan van de gewijzigde Spoedwet en Tracéwet, door expliciet de datum van 1 januari 2009 te noemen. Mocht het onverhoopt zo zijn dat de parlementaire behandeling niet is afgerond voor deze datum of dat publicatie in het Staatsblad nog op zich laat wachten, dan is voorzien in het met terugwerkende kracht alsnog in werking treden op 1 januari 2009. Ontwerp-projectbesluiten kunnen vanaf 1 januari 2009 door deze voorziening derhalve ter inzage worden gelegd onder het gewijzigde regime. Op deze wijze wordt bewerkstelligd dat bij de uitvoering van de projecten geen onduidelijkheden ontstaan die tot onnodige procedures en vertraging zouden leiden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer



**Projectenoverzicht waarvoor de vereenvoudiging onderzoekslast mogelijk effect zal hebben**

NAAM PROJECT	WETTELIJKE PROCEDURE	VERWACHTE EFFECT OP BESLUITVORMING
A1 't Gooi	Spoedwet (ZSM1)	Versnelling
A1 Hoevelaken–Barneveld	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A1 Watergraafsmeer–Diemen	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A2 Den Bosch–Eindhoven	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A2 Leenderheide–Valkenswaard	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A2 Holendrecht–Maarsse	Spoedwet (MIRT)	Versnelling
A2 Maasbracht–Geleen spitsstrook	Spoedwet (MIRT)	Versnelling
A2 Maasbracht–Geleen 2x3	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A2 Oudenrijn–Everdingen	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer	Spoedwet (ZSM1)	Versnelling
A4 Burgerveen–Leiden	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A9 Holendrecht–Diemen	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A9 Raasdorp–Badhoevedorp	Spoedwet (ZSM1)	Versnelling
A9 Velsen–Raasdorp	Spoedwet (ZSM1)	Versnelling
A9 Alkmaar–Uitgeest	Spoedwet (MIRT)	Versnelling
A10 Nieuwe Meer–Amstel	Spoedwet (ZSM1)	Versnelling
A12 Utrecht–Maarsbergen	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A12 Maarsbergen–Veenendaal	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A12 Woerden–Gouda	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A12 Gouda–Woerden	Tracéwet (ZSM2)	Versnelling
A12 Woerden–Oudenrijn	Tracéwet (ZSM2)	Versnelling
A12 Waterberg–Velperbroek	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A27 Everdingen–Lunetten	Spoedwet (ZSM1)	Volgens planning
A27/A28 Lunetten–Rijnsweerd	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A28 Utrecht–Amersfoort	Spoedwet (ZSM2)	Versnelling
A28 Zwolle–Hattermerbroek	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A50 Valburg–Grijsoord	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
A58 Eindhoven–Oirschot	Tracéwet (ZSM2)	Volgens planning
N50 Ramspol–Ens	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A74 Venlo	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A2 Maastricht	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
A4 Delft–Schiedam	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A12 Ede–Grijsoord	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
A15 Maasvlakte–Vaanplein	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A50 Ewijk–Valburg	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
N31 Haak om Leeuwarden	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
N33 Assen–Zuidbroek	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
Doortrekking A15 Ressen–Zevenaar	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
N18 Varsseveld–Enschede	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A2 Everdingen–Deil	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A9 Omlegging Badhoevedorp	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
N11 Leiden/Zoeterwoude–Alphen aan den Rijn	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
A2/12/27/28 Ring Utrecht	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A27/A1 Utrecht–Hilversum–Amersfoort (onderdeel Driehoek)	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (onderdeel Driehoek)	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A13/A16/A20 Rotterdam	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
N61 Hoek–Schoondijke	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (omlegging Steenbergen)	Tracéwet (MIRT)	Versnelling
A2 Meerenakkerweg	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A27 Utrecht (lunetten)–Hooipolder	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning
A2 Spitsstrook St. Joost	Tracéwet (MIRT)	Volgens planning