

Vergaderjaar 2009–2010

32 377

Wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld op 20 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. De leden zien een grote noodzaak tot het structureel verbeteren en versnellen van de besluitvorming over infrastructurele projecten. De leden van de VVD-fractie begrijpen waarom de regering niet alle criteria en elke stap exact in de voorgestelde wetswijziging omschrijft. Deze leden spreken wel hun zorg uit ten aanzien van de wijze waarop met de aangepaste Tracéwet gewerkt gaat worden. Zij constateren dat de verbeterde werking voor het overgrote deel af zal hangen van de wijze waarop betrokkenen met de aangepaste wet om zullen gaan. Deze leden vragen welke acties de regering nu en later onderneemt, zowel op landelijk niveau als richting decentrale overheden, om ervoor te zorgen dat de betrokken ambtenaren en andere partijen deze nieuwe werkwijze, waarbij veel ruimte is voor het creëren van draagvlak en het verbeteren van de communicatie, optimaal kunnen hanteren.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Tracéwet met het oog de versnelling en de verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat al weer twee jaar geleden de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (hierna: de Commissie Elverding) in haar advies (29 385, nr. 18) concludeerde dat veel van de vertraging in de realisatie van infrastruc-

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

turele projecten veroorzaakt werd door onduidelijke besluitvorming. Het uitvoeren van een brede, goed afgebakende verkenningsfase resulterend in een politiek gedragen besluit was één van de aanbevelingen van deze commissie. De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd dat dit advies nu in de Tracéwet wordt geoperationaliseerd. Ook de opleveringstoets die de Commissie Elverding adviseerde is met dit wetsvoorstel verankerd. De leden van de PvdA-fractie zijn blij met deze vertaling van de aanbevelingen in de wet. Deze leden herinneren zich echter dat de Commissie Elverding nog meer aanbevelingen deed, op het gebied van cultuurverandering en de wijze van samenwerken tussen overheden, die niet in wetten kunnen worden verankerd. Zij vragen op welke wijze die adviezen worden geïmplementeerd.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de reikwijdte van deze wet beperkt is tot hoofdwegen, landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen. Deze leden vragen hoe het zit met provinciale wegen. Ook zouden zij de voorgestelde aanpak graag toegepast zien op gebiedsprojecten, zoals bijvoorbeeld op de schaa sprong Almere. Deze leden vragen in hoeverre gebiedsprojecten waarin een rijksinfrastructuurproject drager is onder deze wet en deze aanpak vallen. Zij vragen verder wat er elders, bijvoorbeeld in de Wet ruimtelijke ordening, geregeld zou moeten worden om voor dergelijke projecten tot een uniforme aanpak te komen.

De leden van de PVV-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. De leden van de PVV-fractie willen een aantal zaken extra onder de aandacht van de regering brengen. In beginsel zijn de leden van de PVV altijd voor versoepeling en versnelling van de huidige procedures. Zeker ten aanzien van de procedures voor de aanleg en uitbreiding van weginfrastructuur valt daarin nog veel te verbeteren. Dit wetsvoorstel is in hun ogen in ieder geval een eerste aanzet daartoe. De leden zijn dan ook enthousiast over dit voorstel en zijn zeer te spreken over de wijzigingen. De leden gaan er vanuit dat de aanstaande regering deze wetswijziging optimaal benut en gebruikt om toekomstige infrastructurele aanpassingen aan onder andere het hoofdwegennet sneller te realiseren.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Vroegtijdige brede participatie bij de aanleg van wegen en een brede verkenning vooraf zijn cruciaal om een goed en helder besluit te kunnen nemen. Deze leden juichen toe dat de beoogde versnelling van zorgvuldige besluitvorming over infrastructuur nu – na de Spoedwet Wegverbreding en de Crisis- en herstelwet – ook op structurele wijze in wetgeving wordt verankerd. Wel vragen zij of hiermee alle adviezen van de Commissie Elverding zijn geadresseerd, zoals bijvoorbeeld de marginale toetsing van onderzoeken en adviezen.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat de regering eindelijk met een wetswijziging is gekomen waarmee gevolg wordt gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Elverding. Dat met deze wetswijziging de verkenningsfase een wettelijke verankering krijgt juichen de leden van de SP-fractie toe. Wel zijn deze leden van mening dat deze wetswijziging lang op zich heeft laten wachten. Zij vragen de regering waarom dit zo lang heeft moeten duren. Ook vinden deze leden de inhoud van de wet nog niet voldoende recht doen aan de beoogde doelstelling.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling, maar ook met zorg kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Tracéwet, met het oog op de verbetering en versnelling van de besluitvorming over infrastructurele projecten. Hoewel deze leden mogelijkheden zien om die besluitvorming te verbeteren en geen bezwaar hebben tegen versnelling van procedures waar dat kan, hebben zij de indruk dat een aantal van de

wijzigingsvoorstellen afbreuk doet aan de rechten van omwonenden, de zorgvuldigheid van het proces en uiteindelijk de kwaliteit van leefomgeving en milieu. Sneller is mooi, maar alleen als het ook echt beter gaat. De leden van de GroenLinks-fractie zijn daar op basis van dit voorstel niet van overtuigd.

Deze leden constateren dat de wijziging van de Tracéwet niet op zich staat, maar past binnen een tendens waarbij de kennelijke politieke wens om sneller en vooral meer infrastructurele projecten te kunnen realiseren bovengeschiedt wordt gemaakt aan fatsoenlijke rechtsbescherming voor belanghebbenden en afdoende bescherming van het milieu en de leefomgeving en gezondheid van omwonenden van bijvoorbeeld snelwegen. Bovendien hebben de leden van de GroenLinks-fractie de indruk dat de procedures zo worden ingericht, dat alternatieven voor met name weginfrastructuur te gemakkelijk buiten beschouwing gelaten kunnen worden. De afgelopen jaren werden de Spoedwet wegverbreding en de Crisis- en Herstelwet aangenomen, en werd werk gemaakt van sterke versimpeling van de wetgeving op het vlak van de milieueffectrapportage. Ook werd van de Europese Commissie uitstel verkregen om aan luchtkwaliteitsnormen te voldoen, terwijl de regels daaromtrent werden afgezwakt. Het voorliggende wijzigingsvoorstel is wat de leden van de fractie van GroenLinks als een slotstuk op deze grote operatie te beschouwen. Daarbij is de balans tussen leefomgeving en milieu enerzijds en de drang om projecten te realiseren anderzijds ruimschoots uit het oog verloren. Deze leden vragen of dit wetsvoorstel inderdaad – al dan niet voorlopig – het slotstuk is van eerdergenoemde tendens.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat diverse deskundigen zich de afgelopen tijd bezorgd hebben getoond over de houdbaarheid van de ambitie om een voorkeursbesluit te nemen, waarop nooit teruggekomen kan worden. De regering zou daar te optimistisch over denken en er – ten onrechte – vanuit gaan dat op één moment alle opties bij elkaar kunnen worden gebracht. Daarmee zou voorbij worden gegaan aan het feit dat de maatschappij dynamisch is en dat de omgeving gedurende de looptijd van een project verandert. Deskundigen geven tevens het signaal dat de voorstellen van de Commissie Elverding zo strikt zijn dat ze averechts uitwerken voor betrokken organisaties. Meer ruimte en een lossere organisatie zouden wel eens tot meer versnelling kunnen leiden. Daarop aanvullend wordt door deskundigen geconstateerd dat de Commissie Elverding vooral voor grote, complexe projecten de verstarring en verstrikking presenteert. Daarnaast zou Elverding over het hoofd zien dat niet alles overal kan. Er zouden infrastructurele projecten zijn die niet – of niet op de beoogde locatie – met de Europees afgesproken milieu- en natuurnormen te verenigen zijn. Kan de regering op deze verschillende punten van kritiek reageren, om de twijfel bij de leden van de fractie van GroenLinks weg te nemen dat vroegtijdige trechtering van alternatieven ertoe kan leiden dat beter alternatieven ten onrechte en te snel afvallen?

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel voor de wijziging van de Tracéwet. De leden van de D66-fractie begrijpen en delen de wens om de doorlooptijd van procedures omtrent infrastructurele projecten te verkorten. Tempo en zo min mogelijk onnodige vertraging vinden zij belangrijk, maar zij hebben grote zorgen over de concrete invulling van deze wens.

De voorgelegde wetswijziging vertoont overeenkomsten met de Crisis- en Herstelwet. De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering om die reden om een verslag van de juridische effecten tot op heden, dat wil zeggen in termen van lopende bezwaren en procedures, met betrekking tot projecten uit de Crisis- en Herstelwet, waarmee inzichtelijk wordt

gemaakt hoe overeenkomstige elementen juridisch hebben uitgekapt. Dit om een beter oordeel te kunnen vellen over de voorgestelde wijzigingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover enkele vragen.

Zinvolle effectbepaling en procedures

De leden van de GroenLinks-fractie willen bijzondere aandacht vragen voor de gezondheidsaspecten die verband houden met dit wetsvoorstel. Een nieuwe weg of wegverbreding kan immers gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit of de geluidssituatie en daarmee voor de gezondheid van omwonenden. In dat verband vragen de leden van de fractie van GroenLinks op welke wijze het instrument van de Gezondheids Effect Screening (GES), zoals beschreven in de brief van de regering van 10 juli 2009 over Natura 2000 en Gezondheid in planstudies voor hoofdinfrastructuurprojecten (29 385, nr. 51) verwerkt is in het wetsvoorstel. In deze brief zegt de regering immers toe dat een GES standaard zal worden uitgevoerd bij de vergelijking van alternatieven in planstudies. De leden van de fractie van GroenLinks hechten daar sterk aan, omdat die gang van zaken de concrete gevolgen voor de gezondheid in de besluitvorming zichtbaar maakt. De leden van deze fractie is nu niet duidelijk hoe deze GES precies in de verkenningfase wordt vormgegeven. Gebeurt dit in de vorm van het vaststellen van de totale gezondheidsschade door luchtvervuiling en geluid? Welke maat wordt er dan gebruikt om deze gezondheidsschade inzichtelijk te maken?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in een ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld ten aanzien van methoden en uitgangspunten voor de beoordeling van effecten van een project tot aanleg of wijziging van een hoofdweg. Deze leden vragen de regering of het niet meer voor de hand ligt om dit bij Algemene Maatregel van Bestuur te regelen, gezien de mogelijke reikwijdte van deze bepalingen. Genoemde leden vragen de regering daarnaast om een beschrijving van de wijze waarop de procedure in de verkenning- respectievelijk de tracébesluitfase verloopt om te bepalen of aan de geluidsnorm wordt voldaan. Welke berekeningen worden gemaakt? Deze leden vragen aan te geven op welke aspecten deze procedure verschilt ten opzichte van die conform de huidige Tracéwet. Deze leden vragen bij de beantwoording van bovengenoemde vragen over geluidsnormen ervan uit te gaan dat het huidige wettelijke geluidsregime in beide gevallen geldt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens om een beschrijving van de wijze waarop de procedure in de verkenning- respectievelijk de tracébesluitfase verloopt om te bepalen of aan de luchtverontreiniging-normen wordt voldaan. Welke berekeningen worden gemaakt? Deze leden vragen aan te geven op welke aspecten deze procedure verschilt ten opzichte van die conform de huidige Tracéwet. Deze leden vragen bij de beantwoording van bovengenoemde vragen over luchtverontreiniging ervan uit te gaan dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) in beide gevallen geldt en daarnaast deze vragen tevens te beantwoorden voor de situatie dat het NSL niet meer geldt.

Zevensprong van Verdaas

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat met deze wijziging van de Tracéwet nadrukkelijk de mogelijkheid wordt geboden dat er niet direct voor fysieke aanpassing van de bestaande infrastructuur gekozen wordt. Deze leden zien altijd ruimte voor (aanvullend) beleid waardoor infrastructuur beter benut kan worden. Zij zijn echter wel van mening dat bij een tekort aan capaciteit van infrastructuur niet eerst onderzocht moet

worden of met prijsbeleid aanleg of aanpassing voorkomen kan worden. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat prijsbeleid geen oplossingen biedt en vragen de regering dan ook deze oplossingsrichting uit de voorgestelde aanpak te schrappen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat niet bij alle projecten een structuurvisie vereist is. Dat zou deze leden ook te ver gaan. Zij achten echter één van de zaken die in een structuurvisie geregeld worden, het integraal afwegen van alternatieven, wel van groot belang. Zo zijn deze leden van mening dat ook bij een wegwitbreiding via de «Zevensprong van Verdaas», volgend uit de motie Roefs en Cramer over het verankeren van de mobiliteitsladder in de Tracéwet (31 305, nr. 119), afgewogen zou moeten worden of andere alternatieven, bijvoorbeeld betere benutting, kilometerbeprijzing of spitsmijden, een alternatief zouden kunnen zijn voor verbreding. Graag zouden de leden in de wet verankerd zien dat in de besluitvormingsprocedures omtrent de aanleg van infrastructuur andere dan weginfrastructurele of spoorinfrastructurele alternatieven expliciet moeten worden meegenomen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het wetsvoorstel onvoldoende garandeert dat er altijd een integrale afweging plaatsvindt tussen de verschillende oplossingen die denkbaar zijn bij knelpunten rond infrastructuur. Daarmee doet het voorstel op dit punt geen recht aan het advies van de Commissie Elverding, waarin juist werd aangedrongen op het investeren in een vroege en brede onderzoeksfase aan het begin van een besluitvormingsproces. Dat achten de leden van de GroenLinks-fractie betreuenswaardig. Pas als alle alternatieven in al hun consequenties worden gezien, kan de meest effectieve afweging worden gemaakt. Als niet altijd een plicht bestaat alle effecten op alle relevante terreinen in kaart te brengen, neemt het risico op inefficiënte oplossingen toe. Oplossingen bijvoorbeeld die op het eerste gezicht goedkoop en snel lijken, maar bij nader inzien onvoorzien verzet opleveren. Relatief goedkope oplossingen, zoals bijvoorbeeld benutting en beprijzing, kunnen hiermee juist gemakkelijk uit beeld verdwijnen, wat in tijden van bezuiniging eens te meer betreuenswaardig zou zijn. De leden van de GroenLinks-fractie pleiten er dus voor bij elk project verplicht te stellen dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de consequenties van verschillende opties zijn voor onder andere de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit, klimaat, de ruimtelijke ontwikkeling en de kosten. Concreet vragen de leden van de GroenLinks-fractie waarom de regering ervoor heeft gekozen om in artikel 2 lid 4 alleen een structuurvisie verplicht te stellen voor de aanleg van een nieuwe hoofdweg of de wijziging van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken. Omdat enkel de verplichte opstelling van een structuurvisie gegarandeerd leidt tot een integrale afweging en de toepassing van de «Zevensprong van Verdaas» daarmee wordt gewaarborgd, zouden deze leden graag zien dat zulks bij alle verkenningen verplicht zou worden gesteld. Welke argumenten heeft de regering om hier niet voor te kiezen en veel ruimte te laten voor vormvrije verkenningen? Deelt de regering de mening dat een verplichte structuurvisie voor alle verkenningen zou kunnen leiden tot minder (tijdrovende) juridische procedures?

De leden van de D66-fractie hebben zorgen met betrekking tot de toepassing van de «Zevensprong van Verdaas», leidend tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur als zevende en laatste optie in een rij van mogelijke maatregelen rond mobiliteitsverbetering. Deze overwegingen worden wel, zoals afgesproken, meegenomen in de zogenaamde brede verkenning, dus wanneer er een structuurvisie wordt opgesteld. Maar wanneer gekozen wordt voor de verkorte procedure, dan wordt de fase van de structuurvisie overgeslagen en wordt van de startbeslissing direct doorgegaan naar het ontwerp-tracébesluit. Zonder het opstellen van een

structuurvisie lijkt het erop alsof er onvoldoende ruimte is voor andere afwegingen zoals opgenomen in de zevensprong van Verdaas. De leden van de fractie van D66 vragen de regering hoe in deze gevallen, dat de verkorte procedure wordt toegepast, toch recht wordt gedaan aan de bedoeling van de motie Roefs en Cramer over het verankeren van de mobiliteitsladder in de Tracéwet (31 305, nr. 119).

De leden van de ChristenUnie-fractie steunen de aanpassingen van de Tracéwet die aansluiten bij het advies van de commissie Elverding. Onderdeel daarvan is dat in een zo'n vroeg mogelijk stadium een brede integrale afweging van mogelijke oplossingen voor infrastructuurknelpunten plaatsvindt, waarna een voorkeursbesluit wordt genomen. Deze leden vragen of het voorliggende wetsvoorstel de garantie biedt dat een dergelijke afweging ook altijd plaatsvindt. Genoemde leden verstaan onder een integrale afweging dat naast uitbreiding van infrastructuur ook naar andere effectieve oplossingen wordt gekeken zoals ruimtelijke ordenings-, benuttings- en prijszingsmaatregelen. Dergelijke maatregelen zijn niet altijd een effectieve oplossing; voorkomen moet echter worden dat onnodig dure en ineffectieve oplossingen worden gekozen. De zogenaamde mobiliteitsladder of «Zevensprong van Verdaas» biedt hiervoor goede handvaten. Genoemde leden constateren dat de mobiliteitsladder niet expliciet is verankerd in het wetsvoorstel. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering of de inventarisatie van «mogelijke oplossingen» (artikel 3) wel voldoende garandeert dat de hele mobiliteitsladder wordt doorlopen.

Brede verkenning

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er een handleiding komt voor de verkenningsfase waarin is opgenomen welke elementen de omschrijving van een gebied moet omvatten (lid 3, onderdeel a). Deze leden vragen wat de status is van deze handleiding en of dergelijke bepalingen niet moeten worden geregeld bij AMvB dan wel ministeriële regeling. Deze leden menen dat in lid 3 sub c «spoorweg» vervangen dient te worden door «landelijke spoorweg».

Breed draagvlak

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke momenten in de nieuwe Tracéwetprocedure het parlement aan zet is. Deze leden vragen ook in hoeverre het parlement invloed kan uitoefenen op het voorkeursbesluit. Kan het parlement het besluit alleen goedkeuren of ook aanpassen? Indien het parlement het voorkeursbesluit kan aanpassen, bijvoorbeeld door meer of minder inpassingsmaatregelen aan te brengen, kan dit volgens deze leden gevolgen hebben voor het oordeel van burgers en andere overheden over het voorkeursbesluit. Zij vragen hoe de regering vindt dat daar in zo'n geval mee om moet worden gegaan.

Participatie

De leden van de PvdA-fractie benadrukken dat veel staat of valt bij goede participatie. Volgens deze leden laat de besluitvorming over de Ruit Rotterdam en de Ring Utrecht, die conform Elverding is verlopen, zien dat bestuurlijk commitment niet hetzelfde is als het wegnemen van de bezwaren van omwonenden. De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt verzekerd dat belanghebbenden in de verkenningsfase, in een vroeg stadium, betrokken worden bij de totstandkoming van het voorkeursbesluit. In de ogen van deze leden zou een participatiecode hierbij van dienst kunnen zijn.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat, door bij infrastructurele projecten vroegtijdig alle betrokken partijen te betrekken, onnodig dubbel werk in de verkenningsfase en planuitwerkingsfase voorkomen kan worden. Bovendien zorgt dit voor meer draagvlak bij alle partijen, waardoor zich later – ten tijde van het tracébesluit – minder protesten voordoen, die het proces nodeloos vertragen. Het bekendste voorbeeld hiervan is natuurlijk het besluitvormingstraject rondom de A4 Midden-Delfland, dat uiteindelijk vijftig jaar heeft geduurd. De nu voorgestelde wijzigingen moeten ervoor zorgen dat een dergelijke vertraging zich nooit meer voordoet. De leden van de PVV-fractie zijn daarmee dan ook uiterst tevreden.

De leden van de SP-fractie juichen de efficiëntieslag, die dit wetsvoorstel probeert te realiseren door dubbel werk in de verkenningsfase en planuitwerkingsfase te voorkomen, toe. Ook het vroeg betrekken van belanghebbenden en de Tweede Kamer is verstandig. Wel vragen de leden van de SP-fractie of een betrokkenheid van politieke partijen in een vroeg stadium niet het risico van een tunnelvisie inhoudt. Deze wetswijziging maakt het noodzakelijk dat politieke partijen ook nog in de eindfase van de besluitvorming neutraal tegen een project aan kunnen kijken, zonder alleen maar vast te (moeten) blijven houden aan een eerder ingenomen standpunt. In het verleden is bij menig project gebleken dat partijen lang aan eerder ingenomen standpunten blijven vasthouden, ook als het project ondertussen fors gewijzigd is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het doel van het voorliggend wetsvoorstel is dat er een brede verkenningsfase plaatsvindt. Een belangrijke succesfactor daarbij, voor zowel de kwaliteit van het uiteindelijke voorkeursbesluit als voor het draagvlak voor dat besluit, is volgens de genoemde leden dat de alternatieven voldoende onderscheidend zijn en er ook – voor zover mogelijk – meerdere realistische varianten zijn. Genoemde leden vragen de regering aan te geven, mede naar aanleiding van recente ervaringen zoals opgedaan met de Ring Utrecht waarbij al zoveel mogelijk conform de visie van de Commissie Elverding is gewerkt, in hoeverre dit wetsvoorstel garandeert dat de verkenning ook breed genoeg is. Bijvoorbeeld dat bij grote wegprojecten niet alleen gekeken wordt naar een nulvariant, een wegverbredingsvariant en een variant met enige versterking van het openbaar vervoer, maar dat daarbij ook gekeken wordt naar een variant waarbij substantieel geïnvesteerd wordt in de OV-infrastructuur.

Samenloop met de m.e.r.-procedure

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een schematisch overzicht van de mogelijkheden van samenloop met de m.e.r.-procedure. Deze leden vragen waarom er niet voor is gekozen om een structuurvisie te verplichten als aannemelijk is dat ter uitvoering van de voorkeursbeslissing een MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig besluit zou moeten worden vastgesteld.

Beroep van decentrale overheden tegen het tracébesluit

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het beroepsrecht van decentrale overheden vervalst. Daar kunnen deze leden mee instemmen, met dien verstande dat duidelijk moet zijn wanneer decentrale overheden in het verkenningsproces aan zet zijn. Deze leden vragen de regering of het mogelijk is twee momenten te identificeren in het verkenningsproces waar sprake is van expliciete betrokkenheid van alle andere overheden, bijvoorbeeld bij de startnotitie en bij de vaststelling van het voorkeursbesluit.

De leden van de PVV-fractie delen de mening dat meningsverschillen tussen twee bestuurslagen niet bij de rechter uitgevochten dienen te worden. De aanvulling van artikel 25 lid 3 Tracéwet, dat decentrale overheden min of meer verplicht om aan de onderhandelingstafel plaats te nemen, zal in de praktijk leiden tot minder vertraging in de besluitvorming. De leden zijn een groot voorstander van verkorte procedures en vinden dit dan ook een zeer positieve wijziging.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goed idee om het beroepsrecht van decentrale bestuursorganen af te schaffen, omdat hiermee de grotere rol voor deze bestuursorganen eerder in het proces benadrukt wordt en tevens minder vrijblijvend wordt. De commissie Elverding adviseerde destijds om hen het beroepsrecht te ontnemen onder gelijktijdige instandhouding daarvan voor de gevallen waarin zij optreden vanuit hun privaatrechtelijke rol, bijvoorbeeld als grondeigenaar. In hoeverre is dit advies met het huidige wetsvoorstel overgenomen?

De leden van de SP-fractie delen het uitgangspunt dat de rechtszaal niet het podium zou moeten zijn voor meningsverschillen tussen overheden onderling. Dat daarbij decentrale overheden beter betrokken worden vooral in de verkenningsfase is een goede stap, maar onvoldoende. In de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel wordt aangegeven dat decentrale overheden een grote rol hebben bij de voorbereiding van een tracébesluit. Decentrale overheden worden bij veel stadia in de besluitvorming betrokken. Wat de status van de inbreng van deze decentrale overheden is, wordt niet duidelijk. Tegenover het afschaffen van het beroepsrecht van decentrale bestuursorganen horen wel nieuwe rechten te staan, rechten die verder gaan dan het kunnen maken van vrijblijvende en/of adviserende opmerkingen. Zolang dit wetsvoorstel aan decentrale bestuursorganen onvoldoende middelen geeft om op te komen voor de belangen van de inwoners, dient het beroepsrecht als noodrem te blijven bestaan. De leden van de SP-fractie verwonderen zich erover dat – ondanks de decentralisatiegedachte die de regering aanhangt – hier juist de gemeenten buitenspel gezet worden. Aangezien het schrappen van het beroepsrecht voor de tijdwinst nauwelijks gevolgen heeft, vrezen de leden van de SP-fractie dat dit enkel een maatregel is om gemeenten buitenspel te zetten en dat de kwaliteit van de besluitvorming hiermee niet gediend zal zijn. Deze leden vragen om die reden om een nadere toelichting op dit punt.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld over het feit dat de regering opnieuw de bezwaren van de Raad van State tegen het schrappen van het beroepsrecht voor decentrale overheden in de wind slaat. Waar de regering bij de Crisis- en Herstelwet het schrappen van dat beroepsrecht placht te verdedigen door te wijzen op de noodzaak de economische crisis snel te bestrijden door de aanleg van infrastructuur te bespoedigen en de tijdelijke aard van de maatregel, gaan bij het wijzigen van de Tracéwet die argumenten, die volgens de leden van de fractie van GroenLinks überhaupt weinig valide zijn, niet meer op. Wat is de reactie hierop van de regering?

De regering poneert de stelling dat de rechtszaal geen podium zou moeten zijn voor meningsverschillen tussen overheden. De leden van de fractie van GroenLinks wijzen er in de eerste plaats op dat een rechtsgang van decentrale overheden maar zelden voorkomt, in de jaren negentig bijvoorbeeld slechts een keer of vijf per jaar. Los van de vraag of het voorstel van de regering in die zin proportioneel is, vragen de leden van de fractie van GroenLinks waar de regering deze stelling op baseert. Tal van wetten en verdragen voorzien immers (in uiterste noodzaak) in een dergelijk treffen. Zou de regering een rechtszaak tussen overheden altijd en overal willen uitsluiten? Zo nee, waarom hier dan ten principale wel?

Net als bij zijn advies over de Crisis- en Herstelwet, wijst de Raad van State er op, dat Nederland wel een hiërarchie van wetten kent, maar niet van bestuursorganen. Daar vloeit volgens de leden van de fractie van GroenLinks uit voort, dat gemeenten hun legitieme belangen zo nodig altijd bij de rechter moeten kunnen bepleiten. Wat is hierop de reactie van de regering?

De leden van de fractie van GroenLinks verwachten, net zomin als de Raad van State, dat het voorstel een versnellend effect heeft, omdat de gang naar de rechter voor betrokken particuliere belanghebbenden altijd mogelijk zal blijven. Het is niet erg waarschijnlijk dat in situaties waarbij bijvoorbeeld een gemeente een gang naar de rechter zou willen maken er geen enkele burger op hetzelfde idee zal zijn gekomen. Omdat voor een decentrale overheid bovendien nog altijd de weg naar de civiele rechter openstaat, dreigen aldus twee rechtsgangen te ontstaan. De complexiteit neemt zo juist toe. Hoe heeft de regering deze gevolgen meegewogen en welke tijdswinst beoogt de regering hiermee te halen? Wat is de reactie van de regering op de kritiek van de Raad van State op dit punt?

Wat is, meer specifiek, de reactie van de regering op de stelling van de Raad van State dat niet in te zien valt waarom een decentrale overheid niet bij de bestuursrechter zou mogen opkomen voor haar vermogensrechtelijke belangen als deze in het geding zijn?

De Raad van State wijst er verder op dat toepassing van de bestuurlijke lus vertraging door het instellen van beroep juist kan beperken. De leden van de fractie van GroenLinks steunden deze bestuurlijke lus, juist vanuit de gedachte dat de kwaliteit van de rechtsgang gewaarborgd bleef, terwijl het tempo toe zou nemen. De regering lijkt de werking van deze maatregel niet eens te willen afwachten. Waarom eigenlijk niet?

De leden van de D66-fractie maken zich in lijn met de Raad van State zorgen over het wegnemen van de beroepsmogelijkheden voor decentrale overheden op de verschillende ijkmomenten in de voorgestelde Tracéwet-procedure. Door de Raad van State wordt geconstateerd dat het onwaarschijnlijk is dat het wegnemen van de beroepsmogelijkheid voor decentrale bestuursorganen leidt tot substantiële tijdswinst. In reactie daarop schrijft de regering dat het hier gaat om een principiële kwestie en niet om de tijdswinst: «Wat betreft het door de Raad genoemde punt van de tijdswinst wil ik dan ook benadrukken dat de bepaling tot het afschaffen van het beroepsrecht voor decentrale bestuursorganen niet primair is ingegeven door het aspect tijdswinst, maar door het meer principiële punt dat de rechtszaal niet het podium zou moeten zijn voor meningsverschillen tussen overheden onderling (...)». Hiermee geeft de regering in de ogen van de leden van de D66-fractie geen aanvullende argumenten in reactie op het kritiekpunt van de Raad. Dit kritiekpunt blijft vanuit dat perspectief dus overeind. De leden van de D66-fractie verzoeken de regering de beroepsmogelijkheid van decentrale bestuursorganen te handhaven en dit te zien als een extra stimulans om de inspraak in de eerdere projectfasen serieus te nemen. Door het benutten van deze inspraak kunnen immers ook procedures worden voorkomen zonder de rechtspositie van andere overheden aan te tasten. Daarnaast delen de leden van de D66-fractie de opinie van de Raad dat de bestuurlijke lus reeds voorziet in voorkoming van grote vertragingen via beroep. Graag horen de leden van de D66-fractie een reactie van de regering op deze verzoeken en opmerkingen.

Onderdeel C

De leden van de CDA-fractie vragen tot hoever de het toepassingsbereik van de Tracéwet strekt. De leden van de CDA-fractie zouden graag meer helderheid verkrijgen over wat nu het bepalende verschil is tussen de situaties die worden beschreven in de Memorie van Toelichting op Artikel

2, eerste lid. Ook zouden deze leden graag vernemen welke alternatieve procedure bestaat voor projecten die (net) niet Tracéwetplichtig zijn. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voortaan jaarlijks, bij het opstellen van het MIRT-projectenboek, in een apart overzicht zou willen aangeven welke projecten volgens planning in het begrotingsjaar naar een volgende fase, als bedoeld in deze wet, gaan.

Verder vragen deze leden of het argument betreffende artikel 2 in de Memorie van Toelichting «Het is niet de bedoeling dat voor een uitbreiding van het emplacement met twee extra rangeersporen een structuurvisie wordt voorgeschreven» niet al ondervangen is door de gebruikte formulering «doorgaande spoorwegen». De leden van de CDA-fractie vragen daarnaast of het criterium voor het verplicht opstellen van een structuurvisie niet beter geformuleerd kan worden als «meer dan één doorgaand spoor». Dit mede gelet op het feit dat zelfs de aanleg van de gehele Betuweroute of Hogesnelheidslijn niet meer dan twee sporen heeft omvat, maar naar het idee van de leden van de CDA-fractie onder dit wetsvoorstel wel degelijk tot een structuurvisie zouden hebben moeten leiden. Wat betreft de artikelen 4 en 5 vragen de leden van de CDA-fractie waarom bij de verkorte Tracéwetprocedure gekozen is voor het laten vervallen van een apart (impliciet) voorkeursbesluit als onderdeel van het (ontwerp-)tracébesluit. Het zou volgens de leden van de CDA-fractie de helderheid ten goede komen wanneer alle onderdelen die in de verkorte procedure gehandhaafd blijven, ook identiek zouden zijn geformuleerd aan de onderdelen van de volledige procedure. Zou het mogelijk zijn om zo'n voorkeursbesluit ook expliciet onderdeel uit te laten maken van de verkorte procedure zonder de versnelling, die de doelstelling is van dit wetsvoorstel, te belemmeren?

De leden van de fractie van GroenLinks willen graag weten hoeveel aan te leggen hoofdwegen of voorziene wijzigingen van hoofdwegen met meer dan twee banen, waarvoor nog geen verkenning is gestart, momenteel in het MIRT-programma zijn opgenomen. Met andere woorden: voor hoeveel projecten moet naar verwachting de komende jaren überhaupt nog een structuurvisie opgesteld, uitgaande van dit wetsvoorstel?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat artikel 4 een verantwoordingsplicht bevat ten aanzien van de wijze waarop bij de voorbereiding van de structuurvisie participatie heeft plaatsgevonden. Deze leden vragen of het waar is dat een dergelijke verantwoordingsplicht niet geldt bij de voorkeursbeslissing in het geval er geen structuurvisie wordt opgesteld en dat alleen een beschrijving van de voorgenomen participatie bij de startbeslissing volstaat (artikel 2 lid 3).

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat het wijzigingsvoorstel een integrale afweging verplicht op het moment dat een structuurvisie moet worden gemaakt. Genoemde leden constateren echter dat een structuurvisie volgens het voorstel alleen in een beperkt aantal gevallen hoeft te worden gemaakt, namelijk alleen bij de aanleg van een nieuwe hoofdweg of de wijziging van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken (art. 2, lid 4 wijzigingsvoorstel). In alle andere gevallen wordt het overgelaten aan de initiatiefnemer en volstaat een vormvrije verkenning waarin de integrale afweging niet verplicht is. Deelt de regering deze analyse, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens op hoeveel nieuw aan te leggen hoofdwegen de regering verwacht dat tot respectievelijk 2020 en 2028 art 2 lid 4 van het wijzigingsvoorstel van toepassing is? Voorts vragen deze leden hoeveel wijzigingen van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken er worden verwacht tot respectievelijk 2020 en 2028 waarop art 2 lid 4 van het wijzigingsvoorstel van toepassing is en dus een structuurvisie inclusief integrale afweging

conform de Commissie Elverding verplicht? Tenslotte vragen deze leden hoeveel wijzigingen van een hoofdweg met één of twee rijstroken er worden verwacht tot respectievelijk 2020 en 2028 waarop art 2 lid 4 van het wijzigingsvoorstel van toepassing is? Deelt de regering de indruk van de leden van de ChristenUnie-fractie dat in het geval van verreweg de meeste projecten, die de komende jaren worden verwacht, een structuurvisie niet verplicht is? De aanleg van bijvoorbeeld één rijstrook of het oplossen van een flessenhals kan leiden tot files elders (verschuiving van het probleem). Door de verkeersaantrekkende werking kan dit effect worden vergroot. Genoemde leden geven daarom in overweging dat het nog maar de vraag is of een dergelijke uitbreiding in alle gevallen wel de meest effectieve en efficiënte is. Door te garanderen dat in alle verkenningen een structuurvisie verplicht wordt gesteld, worden de wegwitbreidingsoplossingen afgewogen tegen andere oplossingen.

Ten aanzien van de situatie waarin een verkenning plaatsvindt, maar geen structuurvisie wordt opgesteld vragen de leden van de ChristenUnie-fractie welke bepalingen er zijn voor de inhoud van het voorkeursbeslissing. Deze leden constateren namelijk dat de bepalingen in artikel 4 lid 1, artikel 5 lid 2, artikel 6 en artikel 7 alleen verwijzen naar de situatie met een structuurvisie. Klopt de constatering van deze leden dat in dit geval conform artikel 10 lid 4 de resultaten van de verkenning pas bij het Tracébesluit worden bekendgemaakt, zo vragen deze leden?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat artikel 2.3, derde en vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening niet van toepassing wordt verklaard. Genoemde leden vragen wat de reden is dat deze voorhangprocedure voor de structuurvisie bij de Tweede Kamer wordt geschraapt. Klopt het dat met deze wijziging alleen is geregeld dat de Tweede Kamer het ontwerp en de definitieve structuurvisie toegestuurd krijgt maar dat niet de verdere wijze van behandeling wordt geregeld? Genoemde leden constateren dat daarmee tevens de plicht vervalt voor de regering om de Kamer te informeren over de gevolgtrekkingen die hij aan de behandeling verbindt. Het is aannemelijk dat de regering ook in het geval de nieuwe procedure rekening houdt met de opmerkingen van de Kamer. Deze leden vragen zich echter juist daarom af in hoeverre er bij het handhaven van de oude bepalingen kan worden gesproken van het ophouden van de procedure bij het handhaven van de formele voorhang bij de Kamer (zie bladzijde 16 Memorie van Toelichting). Deze leden constateren dat deze procedure namelijk parallel loopt met de procedure voor het indienen van zienswijzen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de voorkeursbeslissing volgens het wetsvoorstel niet open staat voor bezwaar en beroep (artikel 5). Genoemde leden wijzen er op dat het hierdoor mogelijk wordt dat bij bezwaar en beroep op het Tracébesluit de keuze voor een alternatief uit de voorkeursbeslissing ter discussie kan komen te staan en hiermee, als het bezwaar gegrond is, een groot deel van de procedure moet worden overgedaan. Genoemde leden vragen daarom een motivatie voor het niet open stellen voor bezwaar en beroep van de voorkeursbeslissing. Tevens vragen zij in hoeverre het risico, dat pas ten tijde van het bezwaar tegen het tracébesluit duidelijk wordt dat de voorkeursbeslissing moet worden gewijzigd, met dit wetsvoorstel zo klein mogelijk wordt gemaakt.

Onderdeel D

De leden van de PvdA-fractie constateren dat ervoor gekozen is géén doelvoorschriften te verbinden aan het tracébesluit. Deze leden volgen de redenering dat burgers willen weten hoe het middel er uit gaat zien (bijvoorbeeld hoogte, breedte en lengte van een geluidswal), maar zij zijn er tegelijkertijd van overtuigd dat diezelfde burgers vooral belang hechten aan het voorkomen van geluidsoverlast, waarbij zij liever geen geluidswal

geplaatst zouden zien als de geluidsoverlast op een andere manier beperkt kan worden. Deze leden vragen de regering om nader toe te lichten waarom niet bijvoorbeeld de maximale geluidsbelasting aan de gevel in het besluit kan worden opgenomen.

De leden van de PvdA-fractie herinneren de regering aan de motie van de leden Roefs en Koopmans (29 385, nr. 22) waarin is gevraagd te bezien of – door de opleveringstoets wettelijk te verankeren – de toets vooraf, onder andere aan luchtkwaliteit, zou kunnen vervallen. Van belang is volgens deze leden immers de werkelijke belasting in de praktijk, en niet de berekende werkelijkheid vooraf. Deze leden vragen of door deze verankering op een andere wijze kan worden omgesprongen worden met de berekeningen vooraf dan nu het geval is.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze wordt verzekerd dat voorzien wordt in voldoende mitigerende maatregelen en daartoe benodigd budget bij een project, voor het geval de geluidsproductie of de fijnstofemissie tegen zouden vallen. Met andere woorden: hoe wordt voorkomen dat bij tegenvallende resultaten er geen andere optie is dan niet-ingebruiknemen of dat de middelen op de post onvoorzien ontoereikend zijn, zeker in geval de financiële verantwoordelijkheid bij verschillende partijen ligt? Deze leden vragen tevens of een overheidsgarantie overwogen is.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het aan het bevoegd gezag is om te bepalen welke milieuaspecten onderwerp van een opleveringstoets worden. Deze leden vragen of hierdoor niet veel onrust zal ontstaan. Zij vragen tevens waarom niet gekozen is voor een vast aantal parameters zoals geluid, natuureffecten en fijnstof. In de praktijk blijkt volgens deze leden soms dat geluidsbelasting, in tegenstelling tot de verwachting vooraf, achteraf toch een probleem vormt (bijvoorbeeld bij de Hogesnelheidslijn-Zuid).

De leden van de PvdA-fractie constateren verder dat de opleveringstoets niet openstaat voor bezwaar en beroep. Deze leden vragen of het mogelijk is dat belanghebbenden handhaving van de normen afdwingen, indien uit de opleveringstoets blijkt dat normen worden overschreden. Deze leden vragen verder of het mogelijk is dat belanghebbenden in een later stadium, bijvoorbeeld op basis van eigen onderzoek, handhaving eisen. Indien één van deze mogelijkheden bestaat, vragen de leden van de PvdA-fractie of het dan niet eenduidiger is wanneer de rechter een uitspraak zou doen, op basis waarvan duidelijkheid wordt verkregen over het voldoen aan de eisen, of over de vereiste maatregelen.

De leden van de CDA-fractie begrijpen de overwegingen om de zinsnede «onverminderd de bevoegdheid tot herstel van gebreken» in artikel 15 te schrappen. Deze leden hechten aan de constatering dat de bestuurlijke lus ook zonder deze formulering onverminderd van kracht is en blijft in de Tracéwetprocedure.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het merkwaardig, teleurstellend en onbevredigend dat burgers niet de mogelijkheid hebben bezwaar en beroep in te stellen tegen de opleveringstoets. Juist deze opleveringstoets is door de regering verdedigd met het argument dat daarmee achteraf corrigerend kan worden opgetreden als bijvoorbeeld een nieuwe weg of rijbaan meer gevolgen voor leefomgeving of milieu heeft dan verwacht. Maar nu een omwonende, die juist beschermd zou moeten worden door zo'n opleveringstoets, de uitkomst ervan niet aan een rechter kan voorleggen, dreigt dit instrument te verworden tot een lege huls. De werking van de voorgestelde regeling is de leden van de fractie van GroenLinks nog niet helemaal duidelijk. Kan de regering nog eens precies aangeven hoe een burger, die bijvoorbeeld met meer luchtvervuiling wordt geconfronteerd dan verwacht en dan de wet toestaat, compensatiemaatregelen kan afdwingen? Duidelijk is wel dat de

voorgestelde regeling burgers van andere bestuursorganen afhankelijk maakt dan van de minister van Verkeer en Waterstaat bij het treffen van maatregelen om alsnog aan de normen te voldoen, bijvoorbeeld van het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor de handhaving van geluidsnormen of luchtkwaliteitsnormen. De leden van de fractie van GroenLinks vinden het wenselijk en voor de hand liggend dat dezelfde overheidsinstantie, die verantwoordelijk is voor de aanleg van een infrastructuurproject, ook voor burgers aanspreekbaar is op de gevolgen daarvan. Temeer daar in het besluitvormingsproces al vergaande concessies zijn gedaan aan de exactheid van berekeningen, dient compensatie achteraf goed geregeld te worden. De terughoudendheid van de regering op dit punt is nog minder te begrijpen, omdat de infrastructuur er ten tijde van de opleveringstoets al ligt en in gebruik is, zodat van vertraging helemaal geen sprake kan zijn. Kan de regering de zorgen van de leden van de fractie van GroenLinks op dit punt wegnemen?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het voorliggende wetsvoorstel onduidelijk is ten aanzien van de wijze waarop de rechten van bijvoorbeeld omwonenden geregeld zijn. Voor de oplevertoets, de controle – enige tijd na oplevering – van de luchtkwaliteit en geluidsnormen, wordt in het voorstel voor de nieuwe Tracéwet in enkele gevallen verwezen naar andere relevante wetsartikelen, in bijvoorbeeld de Wet Milieubeheer. Dit is voor de leden van de fractie van D66 een belangrijk punt. Deze leden zien graag dat de burger invloed kan uitoefenen op processen waar haar rechten in het geding zijn. Daarom vragen de leden van de D66-fractie om een verzekering van de regering dat de rechten van de burgers niet minder goed beschermd zijn. Daarnaast vragen zij uitleg ten aanzien van de vraag welke procedures hier gelden voor een eventueel beroep.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat de zogenaamde opleveringstoets een belangrijk onderdeel vormt van het advies van de Commissie Elverding. Door deze toets krijgen belanghebbenden een extra garantie die nodig is in verband met onzekerheden tijdens het planningsproces. Genoemde leden vragen of de rechtsbescherming van de burger bij de nu voorgestelde opleveringstoets wel voldoende is gewaarborgd. Zij constateren dat gekozen is voor een politiek-bestuurlijke opleveringstoets en vragen wat hierin de rol van de burger is.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering daarom om een beschrijving van de procedure welke een burger dient te doorlopen als bij de opleveringstoets blijkt dat geluidsnormen en/of luchtverontreinigingsnormen zijn overschreden. Zij vragen wie in dat geval het bevoegd gezag is en binnen welke termijn de normoverschrijding gegarandeerd teniet is gedaan. Tevens vragen zij wat in dit geval de bezwaar- en beroepsprocedure is en welke termijnen hiervoor gelden, inclusief de bezwaar- en beroepstermijn en de termijn waarbinnen de rechter uitspraak moet doen. Deze leden verzoeken deze vragen ook te beantwoorden voor de situatie dat het NSL niet meer geldt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen dit omdat in artikel IV van het wetsvoorstel wordt voorgesteld bezwaar en beroep uit te sluiten voor de opleveringstoets. Deze leden vragen om een nadere motivatie voor dit voorstel. Klopt het dat hierdoor de burger voor het treffen van maatregelen als gevolg van de opleveringstoets afhankelijk is van het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor bijvoorbeeld de handhaving van de geluidsnormen of luchtverontreinigingsnormen en dat dit niet altijd de Minister is? Deze leden vragen wat de status is van de in artikel 23 genoemde «beschrijving van maatregelen». Is het betreffende bevoegd gezag ook verplicht deze maatregelen te nemen, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden of het betreffende bevoegd gezag (bijvoorbeeld een gemeente) de bevoegdheid heeft om maatregelen te nemen,

zoals snelheidsbeperking, om er voor te zorgen dat op korte termijn aan de normen wordt voldaan. Of mag het betreffende bevoegd gezag alleen maatregelen nemen uit de beschrijving van de regering? De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe in een dergelijke situatie wordt voorkomen dat een patstelling ontstaat tussen gemeente en Rijk enerzijds en hoe anderzijds wordt gegarandeerd dat aan de normen wordt voldaan. Deze leden stellen dat een omslachtige en tijdrovende procedure moet worden voorkomen. Ook vragen deze leden wat precies het karakter is van de opleveringstoets. Wordt de geluidsbelasting en/of de luchtverontreiniging gemeten of berekend? Is er in alle gevallen sprake van een opleveringstoets op projectniveau of zijn er ook gevallen waarin een toets op programmaniveau volstaat? Indien een toets op programmaniveau volstaat, vragen deze leden dit nader te specificeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de gevolgen indien onverhoopt een tracébesluit niet binnen de gestelde termijn van twee jaar kan worden vastgesteld. In artikel 9 derde lid wordt een relatie gelegd met de procedures voor andere ruimtelijke plannen. Genoemde leden vragen hoe dit zich verhoudt tot in geval waar sprake is van een inpassingplan. Deze leden geven in overweging dat dit aanleiding kan zijn van het niet halen van de termijn van twee jaar, mocht een decentrale overheid onverhoopt toch niet meewerken aan de aanpassing van een ruimtelijk plan.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren tevens dat in artikel 10 lid e wordt bepaald dat een termijn moet worden gesteld voor de opleveringstoets. Genoemde leden vragen hoe wordt voorkomen dat deze opleveringstoets te vroeg wordt uitgevoerd, op een moment dat de gevolgen van de toename van verkeer als gevolg van extra gerealiseerde infrastructuur nog niet ten volle zichtbaar zijn. Tenslotte vragen deze leden waarom een opleveringstoets niet zou gelden voor projecten waarvoor reeds een ontwerp tracébesluit ter inzage is gelegd.

Onderdeel K

De leden van de CDA-fractie constateren met tevredenheid dat de regering met artikel II een goede invulling geeft aan de gedachte achter het amendement Koopmans tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de provinciale besluitvorming (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 18) over de houdbaarheid van onderzoeksgegevens bij provinciale projecten. Deze leden vragen waarom in dit wetsvoorstel is afgezien van het meenemen van de bestuurlijke lus voor provincies.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat er in het overgangsrecht rekening wordt gehouden met projecten die reeds in procedure zijn. Deze leden vragen de regering echter een motivatie voor het feit dat daarbij de scheidslijn wordt getrokken bij het moment van inwerkingtreding van deze wet. De leden geven hierbij in herinnering de toezegging van de regering dat nu al zoveel mogelijk conform de adviezen van de Commissie Elverding wordt gewerkt. De leden vragen om die reden waarom er niet voor is gekozen om projecten, die sinds 2010 zijn gestart, onder het nieuwe regime te laten vallen. Genoemde leden vragen voorts waarom de regering projecten tot een jaar na inwerkingtreding van de wet

kan aanwijzen waarvoor nog de oude procedure geldt. Deze leden geven in overweging dat het hierdoor voor burgers mogelijk onduidelijk wordt welke procedure voor welk project geldt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel