

58. 1.

## VERSLAG.

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder n<sup>o</sup>. 403 der Zitting 1931—1932.)

De Vaste Commissie voor Openbare Werken, Verkeers- en Waterstaatsaangelegenheden, in wier handen dit wetsontwerp is gesteld, heeft de eer het volgende verslag uit te brengen.

Van de door de Commissie geboden gelegenheid, om bij haar vóór 20 October 1932 schriftelijke opmerkingen in te zenden, is door de leden der Kamer geen gebruik gemaakt.

Nadat de Commissie het wetsontwerp had besproken, heeft zij haar opmerkingen over het ontwerp bij schrijven van 1 December d.a.v. aan de Regeering toegezonden.

De Commissie ontving bij dagtekening van 25 Maart 1933 het antwoord van de Regeering op deze opmerkingen. Dit antwoord gaf der Commissie aanleiding, nader met de Regeering omtrent een aantal punten in schriftelijk overleg te treden.

Hetgeen aan het Verslag van de Commissie aan de Regeering is ontleend is door letter **V**, hetgeen aan de Memorie van Antwoord der Regeering op dat Verslag is ontleend is met een **A** en de punten van het schriftelijk overleg en het daarop ontvangen antwoord zijn door letter **O** aangeduid.

**V.** § 1. Bij vele leden der Commissie heeft kennisneming van den inhoud van het wetsontwerp tot teleurstelling geleid. Wekt toch de considerans aanvankelijk de verwachting op, dat de reeds zoolang verbeide wettelijke voorziening tegen het euvel der lintbebouwing langs de verkeerswegen door de Regeering thans in een voorstel van wet was neergelegd, zij het dan nog slechts voor wegen, onder beheer van het Rijk of op het Rijkswegenplan voorkomende, de inhoud van het wetsontwerp voldoet geenszins aan die verwachting. Immers, het wetsontwerp strekt niet tot het tegengaan van lintbebouwing, doch tot het op zekeren afstand van den weg verwijderd houden van bebouwing.

Om tot een afdoende regeling te komen, is het in de eerste plaats noodig, zich rekenschap te geven, wat lintbebouwing is, welk het karakter is van het euvel, dat moet worden bestreden, alsmede naar welke bebouwing in de plaats daarvan moet worden gestreefd.

**A.** Dat het wetsontwerp niet zou strekken tot het tegengaan van lintbebouwing, doch tot het op zekeren afstand van den weg verwijderd houden van bebouwing, kan niet worden toegegeven. Uit artikel 9 van het ontwerp blijkt immers duidelijk, dat uitwegen op Rijkswegen geweerd zullen worden en alléén toegelaten, waar het verkeersbelang zich daartegen niet verzet of waar een burgerlijk recht van uitweg tegenover het Rijk aanwezig is.

Voor zoover bouwgrondexploitatie ook in de toekomst Rijkswegen tot richtsnoer mocht kiezen, zal men dus kostbare parallelstraten op eigen terrein (die slechts aan één zijde bebouwd kunnen worden) moeten aanleggen, hetgeen alle aantrekkelijkheid van een dergelijke exploitatie verloren doet gaan en dus de lintbebouwing langs de Rijkswegen zelf zal tegengaan.

Het valt ook niet te verwachten, dat in de toekomst daar, waar niet reeds wegen bestaan, de bebouwing zich bij voorkeur lintvormig zal uitbreiden, aangezien immers de wegen zelf tot de lintbebouwing aanleiding gaven.

Hoe dit ook zij, artikel 9 moet als een der voornaamste trekken van de ontworpen regeling worden beschouwd. In aansluiting op hetgeen in het Verslag (op blz. 5, alinea 2) daaromtrent wordt opgemerkt moge dit hier bepaaldelijk op den voorgrond worden gesteld. De Minister, die de toepassing van deze bepaling in de hand heeft, zal niet nalaten daarvan het vereischte gebruik te maken.

Het tegengaan van uitwegen en daardoor ook van bebouwing langs de Rijkswegen en het verbod van bebouwing en beplanting van smallere of bredere strooken langs deze wegen zijn maatregelen, die door het belang van het snelverkeer — hetwelk de wegeenzorg van het Rijk wil dienen — worden vereischt en gerechtvaardigd. Zij zullen, naar men met grond mag verwachten, in dit belang voorzien zonder het doel voorbij te streven, en zonder andere, openbare of bijzondere belangen meer dan noodig is te treffen. Hierdoor is de opzet van het wetsontwerp, dat zich tot de bovengenoemde maatregelen beperkt, te verklaren.

De leden der Commissie, die den wensch uitten naar een voorziening op veel breeder grondslag, vragen niet het tegengaan van bebouwing en beplanting indien en voor zoover hinderlijk voor het snelverkeer, doch een verbod van alle bebouwing anders dan tot het vormen van een kern. Geheel daargelaten nog de vraag, of zulk een verbod, ook zelfs van verspreide bebouwing langs locale wegen, in het algemeen gewenscht zou zijn, is in het verbinden van de bovengenoemde wenschen met den opzet van het wetsontwerp een groot gevaar gelegen. Het doel der wet, bescherming van het snelverkeersbelang, is duidelijk; de uitwerking is eenvoudig. Het ontwerp is er op berekend spoedig kracht van wet te kunnen verkrijgen, ten einde zonder tijdsverzuim op de aangelegde of nog aan te leggen Rijkswegen te kunnen worden toegepast. Voor het bereiken van dat doel is strikte beperking tot het noodige bij den opzet en de uitwerking van het wetsontwerp vereischt. Wie niet dan met een wet, overeenkomende met de wenschen van de bedoelde leden der Commissie, genoegen zou kunnen nemen, zou als gevolg daarvan moeten aanvaarden, dat de totstandkoming ook van hetgeen thans is voorgesteld althans in een ver verschiet zou verdwijnen. Het naar het inzien van die leden betere zou zich dan zeker wel als een vijand van het goede doen kennen; de lintbebouwing langs de Rijkswegen zou, in afwachting van een meeromvattende wettelijke regeling, jaar uit, jaar in onverhinderd voortgaan.

**O.** Naar aanleiding van de door den Minister gemaakte opmerking, dat uit artikel 9 van het ontwerp duidelijk blijkt, dat uitwegen op Rijkswegen geweerd zullen worden en alléén toegelaten, waar het verkeersbelang zich daartegen niet verzet of waar een burgerlijk recht van uitweg tegenover het Rijk aanwezig is, merkten eenige leden der Commissie op, dat zij het gewenscht achtten, het recht van uitweg, in artikel 9 bedoeld, slechts te verleen voor een beperkt doel, overeenkomend met het tegenwoordige gebruik van den grond (bv. voor landelijke doeleinden) en van den uitweg.

De Minister wees er in zijn antwoord op, dat in artikel 9 van het wetsontwerp voorop staat het verbod om uit te wegen of werken, dienende tot uitweg, te maken of te hebben. De bedoeling van de wet is dus duidelijk: als het verkeersbelang zich er tegen verzet, zullen ontheffingen, als bedoeld in het tweede lid van het artikel, niet moeten worden verleend, behoudens dan de gevallen, in het derde en vierde lid voorzien. Bij de toepassing moet echter den Minister vrijheid worden gelaten te beoordeelen, of met inachtneming van deze bedoeling der wet aanleiding voor ontheffing kan bestaan, omdat anders het scheppen van de mogelijkheid van ontheffing niet aan de bedoeling zou beantwoorden. Immers, in de practijk kunnen zich gevallen voordoen, waarin inderdaad op grond van de omstandigheden moet worden aangenomen, dat de handhaving van het verbod niet billijk en niet noodig is. Naast het in de wet vooropstaande stellige verbod moet voor de mogelijkheid

Vaststelling bepalingen tegenaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

van ontheffing aan de administratie de noodige vrijheid worden gelaten om zich naar de wisselende eischen van de practijk te kunnen voegen.

Ook met de bestaande rechten op uitweg, in het laatste lid van art. 9 bedoeld, moet zooveel mogelijk rekening worden gehouden; die rechten blijven niet alleen beperkt tot het doel, overeenkomende met het tegenwoordige gebruik. Trouwens door het stellen van voorwaarden voor de werken kunnen te dezen voldoende maatregelen worden genomen.

**V.** § 2. Sedert de snelheid van het motorisch verkeer op den weg is gekomen, hebben zich, in verband met het aan de orde zijnde onderwerp, twee factoren ontwikkeld.

De eerste factor is de tegenstrijdigheid van het belang van het doorgaande verkeer op den openbaren weg met het belang, dat de aanwonende bevolking heeft bij een woonstraat. Hoe grooter de snelheid wordt op de wegen en hoe drukker het doorgaand verkeer, des te heviger botsen die belangen tegen elkaar.

De tweede factor is van anderen aard. Het motorvoertuig heeft de in wooncentra — groot en klein — samengepakte bevolking naar buiten gebracht, naar de tusschen de bebouwde kommen gelegen wegvakken, in de eerste plaats degenen, die zich voor bedrijf, ambt of beroep moeten verplaatsen of dat in hun eigen economisch belang wenschen te doen en voorts degenen, die voor gezondheid en ontspanning zich over den weg door het landschap heen willen verplaatsen.

De eerste der genoemde factoren eischt, dat uit de tegenstrijdigheid der belangen geen botsing voortvloeit, zoo min voor het doorgaande snelle verkeer over den weg als voor dat van het maatschappelijk plaatselijke gebruik van den weg als straat. Daartoe moet worden voorkomen, dat de bevolking aan een voor doorgaand verkeer bestemde weg woont en daarop vanuit de gebouwen toegang heeft.

De tweede factor leidt tot de wenschelijkheid om hen, die zich naar buiten begeven — om welke redenen dan ook — zooveel mogelijk de voordeelen te bezorgen van frissche lucht, vrij uitzicht en het genot van landschapsschoon. Daartoe moet worden voorkomen, dat de weg in de lengterichting door gebouwen wordt ingesloten, zij het dan ook op zekeren afstand uit dien weg. Lintbebouwing aan den weg voor doorgaand verkeer is derhalve niet toelaatbaar uit maatschappelijk oogpunt; lintbebouwing op kleinen afstand uit dien weg is ongewenscht uit hygiënisch en uit aesthetisch oogpunt, terwijl lintbebouwing aan den weg tevens economisch te verwerpen is, omdat zij leidt tot noodelooze kosten in verband met den aanleg en het onderhoud van gas-, electriciteits- en waterleidingswerken. Zij is ook op zekeren afstand van den weg te verwerpen, omdat zij het natuurschoon aantast, de streekontwikkeling bederft en beplanting langs den weg belemmert.

Het is echter niet verwonderlijk, dat er neiging bestaat, om aan intercommunale wegen te bouwen. Er is langs deze wegen een overvloed van bouwgrond, terwijl de kosten, welke bij een normale bouwgrond-exploitatie worden besteed, als kosten van stratenaanleg, rioleering, enz. hier vervallen.

§ 3. Ten einde nu al die bezwaren te vermijden, moet worden gestreefd naar kernbebouwing. Hieronder is, in dit verband, te verstaan een geordende bebouwing rond een kern — b.v. een plein, een marktplaats, een kerk of een ander monumentaal gebouw — die op geruimen afstand uit den hoofdweg is gelegen en die op een beperkt aantal punten op dien weg uitweg heeft. Dergelijke kern-uitwegen komen dan wegens den aard der bebouwing op onderling vrij groote afstanden aan den weg voor doorgaand verkeer te liggen.

§ 4. Om lintbebouwing te voorkomen en kernbebouwing te bevorderen, beschikt de Overheid over bevoegdheden, welke de Woningwet inhoudt, in het bijzonder § 7 dier wet: „Regeling der bebouwing en der bestemming van gronden”. In de artikelen 35—50 van die paragraaf zijn aan de gemeenteraden en aan

Gedeputeerde Staten zekere bevoegdheden toegekend met betrekking tot het opleggen van een verbod van bouwen, het vaststellen van een gemeentelijk uitbreidingsplan (met aanduiding van de bestemming in hoofdzaak of in onderdeelen van den in het plan begrepen grond), het vaststellen van bebouwingsvoorschriften, het vaststellen van een streekplan en enkele meer. Doch deze wettelijke bevoegdheden zijn niet toegekend om lintbebouwing langs den weg voor doorgaand verkeer te voorkomen en de uitvoering van die wet is ook niet opgedragen aan den Minister van Waterstaat, doch aan dien van Binnenlandsche Zaken.

De Minister van Waterstaat zijnerzijds beschikt over het Rijkswegenreglement, waarvan artikel 5 onder meer de bevoegdheid inhoudt tot het weigeren van uitwegen; dat reglement steunt op artikel 1 van de wet van 28 Februari 1891 „ter bescherming van 's Rijks Waterstaatswerken, alsmede ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik dier werken”.

Voorts beschikt hij over de wet van 22 December 1922 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 698), gewijzigd bij de wet van 29 Juni 1925 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 308), houdende regeling in zake vaststelling van een bouwverbod langs Rijkswegen. Krachtens deze wet kan, tegen schadevergoeding, het bouwen worden voorkomen op langs Rijkswegen gelegen gronden, die in de naaste toekomst geheel of gedeeltelijk voor verbetering van wegen noodig zullen zijn.

Die wettelijke bevoegdheden kunnen de lintbebouwing niet afdoende verhinderen. Immers, de Woningwet overweegt in de considerans, „dat het wenschelijk is bepalingen vast te stellen betreffende de volkshuisvesting”, zoodat aan de hand daarvan slechts zijdelings het niet bouwen aan wegen voor doorgaand verkeer in aanmerking kan worden gebracht.

Het Rijkswegenreglement is meer tot zijn recht gekomen om een vergunningsstelsel voor particuliere uitwegen voor woningen langs den weg op te bouwen dan om uitwegen tegen te gaan in het belang van het voorkomen van de lintbebouwing.

De wet van 22 December 1922, *Staatsblad* n<sup>o</sup>. 608, is nooit toegepast van wege de kosten der schadevergoeding.

§ 5. Met den Minister is de commissie van oordeel, dat een nadere regeling ter voorkoming van lintbebouwing noodig is. De Commissie acht deze niet alleen noodig voor wegen onder beheer van het Rijk of op het Rijkswegenplan voorkomende, maar voor alle wegen, dus primaire, secundaire en tertiaire wegen, waarbij evenwel de regeling onderscheid tusschen die drie categorieën kan maken. Ook kan een regeling voor primaire wegen bij afzonderlijk wetsontwerp voorafgaan, mits de regelingen voor de secundaire en tertiaire wegen spoedig volgen. Immers in de eerste plaats valt te overwegen, dat vroeg of laat gedeelten van secundaire of tertiaire wegen in het primaire net moeten worden ingeschakeld en dat alsdan de bebouwing langs een zoodanig weggedeelte reeds een feit zou zijn. Doch daarnaast valt te bedenken, dat de botsing van belangen, als hierboven bedoeld, zich bij alle wegen in meer of mindere mate voordeelt.

Bij elke regeling zal dan ook voorop moeten staan de eisch van verplichte samenwerking tusschen Rijk, provincie en gemeente. Het aangeboden wetsontwerp geeft niet de zekerheid, dat die samenwerking plaats heeft en dat er tijdig wederzijds overleg wordt gepleegd, doch het laat de mogelijkheid daartoe open.

Is nu verplicht tijdig overleg als eisch voorop te stellen, dan moet de wettelijke regeling naar het oordeel van vele leden mede uitgaan van den Minister van Binnenlandsche Zaken. De volgende procedure zou kunnen worden gevolgd: de Minister van Waterstaat beginne met een wegontwerp voorloopig op te stellen en uit te werken; hij plege overleg met zijn ambtgenoot van Binnenlandsche Zaken, ten einde te onderzoeken, of het plan kan worden ingepast in de gemeentelijke en gewestelijke uitbreidingsplannen; vervolgens moeten het plan voor den weg en de uitbreidings- en streekplannen, zoo noodig door wijziging, aan elkaar worden aangepast en voor zooverre er nog geen uitbreidingsplannen bestaan, moeten belanghebbenden wettelijk tot spoedige vaststelling van zoodanige plannen worden verplicht. Bij die procedure zal dan tegen lintbebouwing moeten worden gewaakt.

Vaststelling bepalingen tegenaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

Een afdoende wijze van handelen, om overal, waar het wegen-net dit wenschelijk maakt — ook in kleine gemeenten — spoedig tot de vaststelling van een uitbreidingsplan te geraken, zou naar het oordeel der Commissie zijn wijziging van de Woningwet. Een andere weg is, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken Gedeputeerde Staten uitnodigt, elke gemeente, die nog geen uitbreidingsplan heeft, alsnog de verplichting tot het vaststellen van een uitbreidingsplan op te leggen.

Sommige leden betreurden het dan ook, dat niet een gemeenschappelijk voorstel der beide Ministers, waarbij de aangelegenheid in vollen omvang wordt geregeld, is gedaan in plaats van een voorstel tot partieele regeling, uitgaande van den Minister van Waterstaat, waarbij slechts ééne zijde van het vraagstuk, n.l. het verkeersbelang, onder de oogen wordt gezien.

Andere leden der Commissie, hoewel in abstracto de wenschelijkheid van een dergelijken gang van zaken en van uitvoering erkennende, waren nochtans van oordeel, dat het wetsontwerp op practische wijze voorstelt een eersten stap op den weg naar die regeling te zetten.

Inmers, de bebouwing wordt krachtens de artikelen 5 en 6 door den Minister van Waterstaat tot op zekeren afstand van den weg verwijderd gehouden. Hij maakt van die bevoegdheid voor gronden binnen een gedeelte van een uitbreidingsplan, ten aanzien van welk gedeelte de bestemming in onderdeelen na het in werking treden dezer wet is vastgesteld, geen gebruik dan na gepleegd overleg met den Minister van Binnenlandsche Zaken. Zorgt deze er voor, dat overal, waar een weg loopt of waar een weg nieuw wordt ontworpen, uitbreidingsplannen worden ontworpen, dan moet practisch overal overleg plaats hebben met betrekking tot door den Minister van Waterstaat aan te wijzen wegen. Deze kan zijnerzijds alle wegen, waarlangs lintbebouwing dreigt, aanwijzen, als bedoeld in de eerste alinea van artikel 6.

Wel is waar blijft dan nog de exceptie van het 5de lid van artikel 6 bestaan, doch het is niet te verwachten, dat daaruit ergens lintbebouwing zou voortvloeien. Een enkel gebouw kan niet tot de bezwaren van lintbebouwing leiden, het kan wellicht het landschapsschoon bevorderen. Wordt echter inderdaad het verkeersbelang geschaad, dan kan zoo'n gebouw worden onteigend.

Bij dat alles wordt er stilzwijgend van uitgegaan, dat de Minister van Waterstaat een krachtig gebruik zal maken van de verbodsbepaling van artikel 9. De Minister heeft toepassing van die bepaling in de hand, behoudens de exceptie van het laatste lid, waaromtrent onteigening desnoods uitkomst kan geven.

De gemeentelijke bouwverordening kan bovendien veel ten goede bewerken door b.v. te bepalen, dat het verboden is te bouwen, anders dan aan verharde wegen. En bij het traceeren van den verhardten weg kan dan veel worden bereikt, mits het plaatselijk bestuur op het voorkomen van lintbebouwing bedacht zij en het als het ware in voortdurend overleg staat met het Departement van Waterstaat.

Bij waakzame samenwerking tusschen de Departementen van Waterstaat en Binnenlandsche Zaken en bij een goede opvatting van het begrip overleg, is, volgens de hier aan het woord zijnde leden van de Commissie, met het wetsontwerp, in verband met de Woningwet, het beoogde doel van Rijkswegen in het algemeen te bereiken.

Het niet dwingend voorschrijven van verdergaand overleg in alle gevallen biedt dan het voordeel, dat de zaken in het algemeen vlugger kunnen behandeld worden en dat minder interdepartementale correspondentie noodig is.

**A.** De Commissie sprak in alinea 1 van § 5 als haar meening uit, dat een regeling ter voorkoming van lintbebouwing niet enkel noodig is te achten voor wegen onder beheer van het Rijk of op het Rijkswegenplan voorkomende, maar voor alle wegen, dat wil zeggen, primaire, secundaire en tertiaire wegen, onder opmerking voorts, dat een regeling voor primaire wegen kan voorafgaan, mits de

regelingen voor de secundaire en tertiaire wegen spoedig volgen. Inderdaad zal het thans aanhangige wetsontwerp, dat slechts op primaire wegen betrekking heeft, het vraagstuk niet in zijn geheel oplossen; nadere voorzieningen voor secundaire en tertiaire wegen zullen echter ook na het tot stand komen dezer wet, indien noodig, kunnen worden getroffen.

Nu de lagere wetgevende organen — de aangewezen verzorgers der bedoelde wegen — blijkens het laatste lid van de „Algemeene toelichting” in de Memorie van Toelichting, op dit gebied reeds werkzaam zijn, schijnt het aanbeveling te verdienen af te wachten, of het resultaat dezer werkzaamheid bevredigend zal blijken te zijn, voordat uitbreiding der Rijkswetgeving op dit terrein wordt overwogen.

Het brengen van de voorgestelde regeling op het terrein van de Woningwet, zooals dit in alinea 4 van § 5 wordt voorgesteld, verdient geen aanbeveling. De Woningwet en dit ontwerp hebben elk hun eigen sfeer: hier het belang van het snelverkeer, dáár dat van de volkshuisvesting en van de uitbreiding der gemeenten.

Conflicten zullen bij de toepassing van beide wetten vermeden kunnen worden. Bij toepassing van de Wet tegen Lintbebouwing op gronden, die niet in een uitbreidingsplan vallen en ook in de toekomst niet daarin zullen worden gebracht, kan er geen aanleiding zijn voor een conflict. Bij toepassing op gronden, die gelegen zijn binnen een gedeelte van een uitbreidingsplan, waarvan de bestemming in onderdeelen is vastgesteld, is voorafgaand overleg door het laatste lid van artikel 6 verzekerd. En wanneer de wet zal worden toegepast op gronden, welke gelegen zijn in een gedeelte van het uitbreidingsplan, waarvan de bestemming niet in onderdeelen is vastgesteld, of welke later in een uitbreidingsplan zullen worden begrepen, dan schijnt het redelijk, dat het uitbreidingsplan zich naar het door den Minister vastgestelde wegenplan voegt. Door de practijk heeft zich echter reeds de regel gevormd, dat ook in zoodanige gevallen vóór de vaststelling van het wegenplan overleg met de gemeentebesturen wordt gepleegd.

Door sommige leden der Commissie werden in dit verband wenschen geuit naar een zeer diepgaand overleg tusschen de betrokken autoriteiten, dat voor alle gevallen van wegaanleg moest zijn voorgeschreven, en naar maatregelen om tot spoedige vaststelling van uitbreidingsplannen ook voor de kleinere gemeenten te geraken.

Ten aanzien van den eersten wensch worde, in aansluiting op het door andere leden der Commissie gezegde, opgemerkt, dat bij uitvoering van groote openbare werken in een dicht bevolkt en intensief bebouwd land als het onze uiteraard vele belangen worden geraakt en velerlei overleg is vereischt. Tot zoodanig overleg in zake den aanleg van nieuwe wegen is de Minister steeds bereid geweest. Ten bewijze daarvan zij genoemd de aanschrijving van 23 April 1931<sup>1)</sup>, waarbij een voortdurend overleg tusschen de diensten van den Rijkswaterstaat en van de Volksgezondheid onderling, alsmede met de gemeentebesturen is voorgeschreven, onder andere ten einde een harmonisch verband te krijgen van gemeentelijke uitbreidingsplannen en van de Rijkswegen, die daarmee in aanraking komen, en moge worden gewezen op de Commissie van overleg voor de wegen, die bepaaldelijk ten behoeve van een georganiseerd overleg met de weggebruikers en andere belanghebbenden is ingesteld en daarbij met provinciale en gemeentelijke autoriteiten aanraking zoekt. Dat de vertegenwoordigers van gewestelijke en locale belangen in de vaststelling van plannen voor nieuwe wegen worden gekend, is aldus reeds afdoende gewaarborgd; van behoefte aan verder strekkende maatregelen in dien geest, die slechts tot meer verwikkeling en vertraging zouden leiden, is niets gebleken.

Dat de wensch naar bespoedigde vaststelling van uitbreidings- en streekplannen overal, waar Rijkswegen zijn of zullen komen, dus practisch over het geheele Rijk, niet aan de thans ontworpen regelen tegen lintbebouwing behoort te worden vastgekoppeld, is hierboven reeds betoogd. Bij het vaststellen van systemati-

<sup>1)</sup> Verzameling „Wetten enz., betreffende den Waterstaat in Nederland”, 68ste vervolg, blz. 133.

Vaststelling bepalingen tegengaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

sche, alomvattende bebouwings- en ontwikkelingsplannen in verband met de wegenplannen zou men bezwaren ontmoeten van zoodanigen aard, dat men op een spoedige verwezenlijking van zulke plannen redelijkerwijs niet zou mogen hopen. De voltooiing van het Rijkswegenplan en de verdere verzorging der Rijkswegen kan men deswege niet uitstellen zonder schromelijk verzuim te plegen jegens de verkeerseischen.

**O.** Eenige leden der Commissie merkten op, dat de werkzaamheid van de lagere wetgevende organen op het terrein van de secundaire en tertiaire wegen is gebleken geheel onvoldoende te zijn. Zij stelden de vraag, of van den Minister niet het initiatief zou kunnen uitgaan, dat ook regelingen worden getroffen ter voorkoming van lintbebouwing langs secundaire en tertiaire wegen.

Dat door de practijk zich reeds de regel gevormd heeft, dat in gevallen, waarin het uitbreidingsplan van gemeenten zich naar het door den Minister vastgestelde wegenplan dient te voegen, overleg wordt gepleegd met de gemeentebesturen vóór de vaststelling van het wegenplan, meenden enkele leden te moeten betwijfelen. Het is meermalen voorgekomen, dat een tracé is vastgesteld zonder dat de gemeentebesturen er in gekend zijn. Zij dachten in dit verband aan den aanleg van den Rijkstraatweg van Amersfoort naar Amsterdam, waarin het gemeentebestuur van Laren, voor zooverre het uitbreidingsplan van de gemeente betreft, niet is gekend. Deze leden vertrouwden, dat na de door den Minister genoemde aanschrijving van 23 April 1931 zonder uitzondering met elk gemeentebestuur, wien de vaststelling van het wegenplan aangaat, overleg is gepleegd.

De Commissie merkte nog op, dat haars inziens in het antwoord van den Minister te weinig nadruk gelegd wordt op de wenschelijkheid, dat het overleg van den dienst van den Rijkswaterstaat met vertegenwoordigers van locale en gewestelijke belangen zich ook uitstrekt tot de provinciale besturen en de provinciale commissies van advies. Deze colleges, die in een vroeg stadium van ontwerp-uitbreidingsplannen op de hoogte zijn en zich ingevolge de hun opgedragen taak rekenschap hebben te geven van de algeheele stedenbouwkundige ontwikkeling van gemeenten en streken, mede in verband met door de provincies uit te voeren werken, dienen eveneens in de vaststelling van plannen voor nieuwe wegen te worden gekend.

De Minister deelde mede van oordeel te zijn, dat althans eerst de wettelijke regeling voor het tegengaan van de lintbebouwing langs de primaire wegen tot stand moet komen, voordat daarnaast eene zoodanige regeling voor de secundaire en tertiaire wegen wordt ter hand genomen. Eene wettelijke regeling voor de secundaire en tertiaire wegen kan zijns inziens thans beter buiten verdere beschouwing blijven, ten einde de regeling, die blijktens de considerans van het ontwerp voor het oogenblik in de bedoeling ligt, niet op te houden.

Intusschen merkte hij nog op, dat eene regeling voor de tertiaire wegen meer nog dan de thans voorgestelde regeling in aanraking zal komen met gemeentelijke uitbreidingsplannen, zoodat de vraag mag worden gesteld, of hier niet eenige voorzichtigheid moet worden betracht met het stellen van dwingende regels naast de bepalingen, die de Woningwet reeds bevat. De omstandigheden doen de plaatselijke belangen dikwijls zoo naar voren treden, dat het wellicht bezwaarlijk zal zijn met nog grooter aantal algemeene regels te dezen te komen. De zaak staat natuurlijk eenigszins anders ten aanzien van de secundaire wegen, waarbij de bemoeienis van de provinciale besturen op den voorgrond pleegt te komen. Verwacht wordt echter, dat, nu het Rijk maatregelen neemt en eenige provinciën bereids waren voorgegaan (Noordholland en Utrecht), ook de overige provinciale besturen aan de zaak meer aandacht zullen gaan besteden. Na het indienen van het wetsontwerp hebben reeds weder een drietal provinciale besturen eene nadere regeling betreffende de lintbebouwing vastgesteld. Intusschen moet ook naar de meening van den Minister er de aandacht op gevestigd blijven, of na het tot stand komen van deze wet nog eenige wettelijke

regeling ten aanzien van niet primaire wegen wenschelijk kan zijn, bij voorbeeld om de gewenschte eenheid en zekerheid ten aanzien van beperking van het eigendomsrecht te verkrijgen.

Wat betreft overleg met de gemeentebesturen, meende de Minister te kunnen volstaan met de mededeeling, dat er niet aan getwijfeld behoeft te worden, of de Rijkswaterstaatsdienst zal aan de aanschrijvingen van den Minister van Waterstaat, dus ook aan die van 23 April 1931, de hand houden.

In de Memorie van Antwoord is, naar het oordeel van den Minister, ter zake van het vooraf te plegen overleg ook de noodige aandacht besteed aan de provinciale besturen. Hij meende hier ten overvloede nog te moeten verklaren, dat overleg ter zake van het verband met uitbreidingsplannen, met die besturen, of, waar voor deze besturen provinciale commissies van advies geacht kunnen worden op te treden, met die commissies, voor de hand ligt en door hem zoo nog noodig bevorderd zal worden.

**V.** § 6. Ten aanzien van het vraagstuk der schadeloosstelling was er bij de Commissie geen eenstemmigheid.

Eenige leden van de Commissie gaven als hun meening te kennen, dat de regeling van de schadeloosstelling, zooals deze is neergelegd in artikel 10, niet bevredigend is. De tegemoetkoming uit 's Rijks schatkist immers wordt slechts toegekend voor grondstrooken naast wegen, als bedoeld in artikel 6, niet voor andere Rijkswegen. Dat de weinig praktische regeling van de schadeloosstelling in de wet van 21 December 1922 aanleiding is geworden tot het indienen van dit wetsontwerp, zooals de Minister betoegt op bladzijde 2 van de Memorie van Toelichting, behoeft nog niet in te sluiten, dat de regeling van de schadeloosstelling in dit wetsontwerp van dien aard moet zijn, dat de verplichting tot schadevergoeding niet meer als axioma wordt aanvaard, zooals de Minister dit uitdrukt in de Memorie van Toelichting. Het niet toekennen van schadevergoeding wordt een axioma en de schadevergoedingsverplichting wordt feitelijk in een van een subjectief inzicht van den Minister afhingende mogelijke tegemoetkoming in geleden schade omgezet. Immers het subjectieve element, dat ten aanzien van de schadevergoeding wordt ingeschakeld, n.l. dat degeen, die schade lijdt, naar het oordeel van den Minister door het verbod onredelijk zwaar moet zijn getroffen, geeft aanleiding tot willekeur en stelt bovendien geen enkelen regel, in hoeverre de werkelijk geleden schade vergoed wordt. De hier aan het woord zijnde leden der Commissie achtten een objectieve regeling van de verplichting tot schadevergoeding bij de wet uiterst gewenscht.

Andere leden der Commissie konden zich met het hier beoogde niet vereenigen. Zij stelden voorop, dat het wetsontwerp, uitgaat van een in het algemeen belang gewenschte beperking van de beschikking over het eigendomsrecht. Deze beperking nu kan doch behoeft niet altijd een reden te zijn tot het eischen van een schadeloosstelling. Beperking van de beschikking over het eigendomsrecht is iets, dat dagelijks en feitelijk bij elken eigendom kan voorkomen. De hier aan het woord zijnde leden der Commissie zouden deze beperking een sociale hypotheek willen noemen, welke op elken eigendom rust en ten aanzien waarvan een absolute eisch tot schadeloosstelling niet zonder meer en onder alle omstandigheden redelijk zou zijn. Bevordering van het algemeen belang, in casu de behartiging van het verkeersbelang, is naar het oordeel dezer leden een rechtmatige overheidsdaad en niet elke rechtmatige overheidsdaad eischt billijkerwijze een schadeloosstelling. Als argument tegen het toekennen van schadeloosstelling, zouden deze leden nog willen verwijzen naar artikel 152 van de Grondwet, dat alleen een recht op voorafgaande schadeloosstelling erkent in geval van ontzetting uit den eigendom, doch hiervan is bij de toepassing van het onderhavige ontwerp geen sprake.

Wel gaven deze leden toe, dat in sommige gevallen beperking van de uitoefening van het eigendomsrecht van zoo ver strekkenden aard kan zijn, dat schadeloosstelling op redelijkheidsgronden geboden kan zijn, b.v. wanneer iemand een smalle strook grond, speciaal bouwgrond, bezit langs een weg, waarvan ten gevolge

Vaststelling bepalingen tegenaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

van de toepassing van artikel 5 van deze wet een strook langs dien weg van 5 meter breedte voor den bouw van woningen onbruikbaar wordt verklaard. Als gevolg daarvan kan de eigendom zeer aanmerkelijk aan verkoop- of huurwaarde verliezen.

In dit verband wezen deze leden op de beroepsinstantie, welke in artikel 10 in het leven is geroepen.

Tegenover de gevallen echter, waarin de beperking van de uitoefening van het eigendomsrecht schade zou kunnen berokkenen, staan naar het oordeel dezer leden talloze gevallen, waarin de eigendom in waarde toeneemt, b. v. wanneer een huis of erf, oorspronkelijk aan een landweg gelegen, of aan een weinig gebruikten Rijksweg, komt te liggen aan een nieuwen of verbeterden Rijksweg, waarlangs het snelle verkeer zich gaat ontwikkelen. Zulks kan een groot voordeel medebrengen en onder meer de huurwaarde doen stijgen. De eventueel te lijden schade door het verbod van bebouwing over den eigendom binnen 5 meter van de grens van den weg kan in die gevallen naar hun oordeel ruim verdisconteerd zijn in de meerderde waarde, welke de eigendom op deze wijze heeft gekregen.

De eerst aan het woord zijnde leden der Commissie konden zich met dit betoog niet geheel vereenigen, aangezien dit naar hun oordeel slechts opgaat bij den aanleg van nieuwe wegen, doch niet bij de verbetering van bestaande wegen.

**A.** Ten aanzien van de opmerkingen omtrent de voorgestelde bepalingen op de schadevergoeding moge het volgende in het midden worden gebracht.

Schadevergoeding tengevolge van de toepassing van artikel 5 van het wetsontwerp (het bouwverbod binnen 5 meter van de weggrens) kent het ontwerp thans niet, en een wijziging van het wetsontwerp in dien zin zou noch redelijk, noch gewenscht zijn. Indien, met het Verslag der Commissie, van een „sociale hypothek” zou kunnen worden gesproken, zou deze voorzeker op de onmiddellijk aan den weg gelegen grondstrooken drukken; het bebouwen van deze strooken is te beschouwen als een handeling, waarvan het nalaten nooit eenige aanspraak op schadevergoeding kan geven. Deze opvatting spreekt duidelijk uit de reeds bestaande wetgeving. Naast de bepalingen van het vóór 1847 geldende Besluit moeten worden vermeld de thans in te trekken wet van 22 December 1922 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 698), die een algemeen bouwverbod voor een strook van 3 meter zonder schadevergoeding bevat; de artikelen 36, 37 en 38 der Spoorwegwet, die een bouw- en plantverbod op strooken langs de spoorwegen vestigen. Ten aanzien van de grensstrooken der bestaande wegen heeft men dus sedert lang gevestigde toestanden; door de thans voorgestelde wetsbepaling van artikel 5 zal geen grondeigenaar onredelijk zwaar worden getroffen.

Ook ten aanzien van het hebben van beplantingen of andere voorwerpen, behalve gebouwen, langs den wegzoom geldt het bovenstaande.

Een uitzondering behoort slechts te worden gemaakt, en wordt in artikel 6 van het wetsontwerp dan ook gemaakt, voor de gevolgen van het verder strekkende bouwverbod langs de daartoe aan te wijzen wegvakken. Zulk een maatregel zal het beschikkingsrecht van den eigenaar veel meer kunnen beperken dan, naar hierboven werd uiteengezet, als billijk en sociaal geoorloofd kan worden beschouwd; de gevolgen er van zullen zoo ingrijpend kunnen zijn, dat de eigenaar onredelijk zwaar wordt getroffen en aanspraak op schadevergoeding behoort te hebben. Maar dit zal volstrekt niet altijd het geval zijn; veelal zal het bouwverbod, uitgevaardigd krachtens artikel 6, slechts een voorbehoedmiddel zijn, dat voor alle zekerheid wordt ter hand genomen. Van schade behoeft daarbij dan geen sprake te zijn, veel minder van onredelijk zwaar treffende schade. Het verleenen van aanspraak op schadevergoeding ook in die gevallen was, zooals in de Memorie van Toelichting reeds is gezegd, een onjuiste bepaling der thans in te trekken wet van 1922; door artikel 6 van het aanhangige wetsontwerp zal hier het evenwicht tusschen het algemeene en het bijzondere belang worden hersteld.

Dat niet schadevergoeding thans tot axioma zou worden verheven, gelijk in het Verslag werd gezegd, schijnt minder juist uitgedrukt. De uitzondering ten bate van hen, die onredelijk zwaar getroffen worden, geeft voldoende waarborg, dat in de gevallen, waarin dit noodig moet worden geacht, schadevergoeding zal worden toegekend.

Tot slot zij nog opgemerkt, dat het op bladzijde 7 in alinea 3 van het Verslag gezegde op een misvatting schijnt te berusten; bij de toepassing van artikel 5 van het wetsontwerp zal schadevergoeding niet te pas komen.

**O.** Eenige leden der Commissie stelden de vraag of het niet gewenscht ware, vast te leggen, dat bij de beoordeeling van de redelijkheid van schadevergoeding ook met eventueele waardevermeerdering als gevolg van den aanleg of verbetering van den weg wordt rekening gehouden.

Uit het antwoord van den Minister bleek, dat hij de bedoeling van de gemaakte opmerking aldus opvat, dat gevraagd wordt, of niet moet worden bepaald, dat bij de beoordeeling van de redelijkheid van schadevergoeding met de mogelijkheid van waardevermeerdering van *niet* door het verbod getroffen terrein als gevolg van den aanleg of verbetering van den weg rekening wordt gehouden. Het is naar het oordeel van den Minister niet aangewezen dit in de wet vast te leggen. Het wetsontwerp aanvaardt, gelijk de Memorie van Toelichting reeds aangeeft, niet als axioma, dat in gevallen van eigendomsbeperking, als in het voorstel bedoeld, steeds schadeloosstelling moet worden gegeven. Het onthoudt zich er dan ook van normen aan te geven, welke bij het bepalen van schadeloosstelling moeten worden in acht genomen, en te bepalen, wat wel of wat niet onder te vergoeden schade te begrijpen zou zijn. Slechts indien men onredelijk zwaar wordt getroffen, naar het oordeel van den Minister van Waterstaat, of, in hooger beroep, van de Kroon, kan tegemoetkoming worden gegeven. Met dit stelsel zou het zich slecht verdragen, indien het wetsontwerp een bijzonder geval ging aangeven, waarin tegemoetkoming niet zou worden toegekend.

Intusschen zou naar het oordeel van den Minister bezwaarlijk kunnen worden aangenomen, dat men bij de vraag, in hoeverre ter zake van een verbod, dat noodig is voor den aanleg of verbetering van een weg, tegemoetkoming behoort te worden verleend, geen rekening zou houden met waardevermeerdering van het niet door het verbod getroffen terrein, die juist door dien aanleg of die verbetering ontstaat.

Te allen overvloede merkte de Minister nog op, dat voor het in rekening brengen van waardevermeerdering van wel door het verbod getroffen terrein als gevolg van den aanleg of verbetering van den weg, zijns inziens geen aanleiding bestaat.

## ARTIKELEN.

### Artikel 5.

**V.** *Alinea 1.* In het algemeen achten eenige leden een afstand van 5 meter te gering. De buiten dezen afstand van 5 meter toegestane bebouwing zal vroeg of laat een weg eischen, die langs de gebouwde perceelen loopt, een parallelweg dus van den hoofdweg. Voor een dergelijken parallelweg dient, naar het oordeel dezer leden, minstens een strook van 8 à 10 meter te worden gereserveerd, aangezien zoo'n weg eischt een rijvlak van 5 meter, een voetpad van 2 meter en een berm van 1 à 3 meter.

Andere leden waren van oordeel, dat voor tal van wegen en wegvakken met een afstand van 5 meter kan worden volstaan. De andere wegen kan de Minister aanwijzen.

De Commissie was voorts van oordeel, dat de woorden „een gebouw op te richten, geheel te vernieuwen of te veranderen” moeilijkheden zullen kunnen opleveren bij de toepassing. Deze redactie, overgenomen uit artikel 2 van de Woningwet, wordt n.l. bij de toepassing van die wet aldus uitgelegd, dat de betreffende bepalingen alleen gelden bij het geheel vernieuwen en geheel veranderen. Het gevolg is, dat die bepalingen dan

Vaststelling bepalingen tegengaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

ook zelden of nooit worden toegepast. De Commissie meende dus te moeten adviseeren, deze redactie niet letterlijk over te nemen en een nieuwe redactie te ontwerpen, welke elk misverstand in dezen voorkomt.

**A.** De meening, dat een afstand van 5 meter als algemeen minimum voldoende is, wordt gedeeld.

Het vervangen van de woorden „een gebouw op te richten, geheel te vernieuwen of te veranderen” door een nieuwe redactie, komt niet aanbevelenswaardig voor. De in het Verslag genoemde beteekenis dier woorden, bij de toepassing van artikel 2 der Woningwet er aan gehecht, wordt bepaaldelijk bedoeld.

**O.** Eenige leden der Commissie bleven bij hun oorspronkelijke meening, dat een afstand van 5 meter te gering is. Zij wezen er op, dat toch de mogelijkheid van aanleg van een later eventueel noodigen woonweg (parallelweg) dient te worden opgehouden. Zij achtten daarom een afstand van minstens 8 meter noodzakelijk.

Ten aanzien van den aandrang van eenige leden om den afstand van 5 meter te vergrooten tot ten minste 8 meter, verwees de Minister naar hetgeen in de Memorie van Antwoord hieromtrent is verklaard. Men vergete niet, dat het hier betreft eene algemeene beperking van eigendomsrecht ten aanzien van alle in het wetsontwerp bedoelde bestaande of nog aan te leggen wegen, met inbegrip van de berm en de wegslooten, en dat wel zonder eenig uitzicht op vergoeding. Een dergelijk ingrijpen in dat recht kan slechts worden gerechtvaardigd, voor zoover strikte noodzakelijkheid bestaat. Bovendien, indien eene strook van 5 meter in bepaalde gevallen niet voldoende zou zijn, kan altijd nog toepassing van artikel 6 hulp brengen.

**V.** *Alinea 4.* Eenige leden achtten de uitdrukking „uit anderen hoofde” wat vaag. Hier kunnen ontheffingen en vergunningen om redenen van den meest uiteenloopenden aard een rol spelen, zoodat het doel, dat deze wet beoogt, wellicht niet genoegzaam wordt bereikt.

**A.** De uitdrukking „uit anderen hoofde” bedoelt er aan te herinneren, dat het bouwen nog door onderscheiden regels van publiek- en privaatrecht verboden kan zijn, ook al wordt door den Minister vergunning verleend. Deze regels kunnen het bereiken van het doel, dat door deze wet wordt beoogd, niet verhinderen, doch wel indirect bevorderen. De opmerking schijnt dan ook uit een misvatting te zijn voortgekomen.

**V.** *Alinea 5.* Eenige leden waren van oordeel, dat de termijn van een half jaar na de indiening van dit wetsontwerp bij de Staten-Generaal te kort was, aangezien die termijn reeds kan zijn verstreken, alvorens het wetsontwerp in openbare behandeling komt. Bovendien zal aan handelingen, die later zijn aangevangen dan op het in de wet bepaalde tijdstip, voor sommige gevallen een gelijk voorrecht moeten worden verleend als aan handelingen, die wel binnen den in dit artikel gestelden termijn zijn aangevangen, ten einde niet gedwongen te zijn, gedurende den onzekeren tijd, dien het wetsontwerp aanhangig is bij de Staten-Generaal, de werken stop te zetten. Ook zullen onder vigueur van den voorgestelden termijn allerlei moeilijkheden kunnen ontstaan ten aanzien van de te goeder trouw aangevangen werken, in strijd met de wetsbepaling. Eenige leden zouden dan ook een bepaling wenschen te zien opgenomen, dat deze termijn eventueel in bepaalde gevallen en voor bepaalde wegen door den Minister verlengd zou kunnen worden, terwijl een ander deel der Commissie den termijn gesteld wenschte te zien op een jaar.

**A.** De termijn van een half jaar komt in het algemeen — men denke vooral aan nieuwe wegen, na de invoering der wet aan te leggen — niet te kort voor. Voor de gevallen, waarin de toepassing der bepaling tot onbillijkheid zou leiden, dient de ontheffingsbevoegdheid van den Minister.

#### Artikel 6.

**V.** De afstand van 30 meter, genoemd in het eerste lid, kwam eenigen leden te gering voor, mede in verband met de mogelijkheid, dat in het lichaam van den weg naast de hoofdverkeersbanen b.v. een baan voor lokaal verkeer en een trambaan worden opgenomen.

Andere leden gaven toe, dat het tegengaan van lintbebouwing ook op een afstand grooter dan 30 meter gewenscht ware, doch zij meenden, dat een verder gaande beperking van het eigendomsrecht in het belang van het landschapsschoon niet ware te verantwoorden.

De vraag werd gesteld, waarom ter verkrijging van overeenstemming tusschen Rijks- en gemeentelijke regelingen in het laatste lid gesproken wordt van een plan van uitbreiding in onderdeelen en niet van een plan van uitbreiding in hoofdzaak. In het laatste immers zijn volgens het Woningbesluit zoo mogelijk de hoofdverkeerswegen van het Rijk met duidelijke aanwijzing van de wegbreedten opgenomen en wordt in het algemeen aan het reserveeren van terreinen voor toekomstige verbreding van wegen en voor den aanleg van parallelwegen de aandacht geschonken. Tevens werd de vraag gesteld, waarom niet gesproken wordt van de bebouwingsvoorschriften op grond van artt. 2 en 43 van de Woningwet.

Voorts was het de Commissie niet duidelijk, waarop de in regel 6 van de laatste alinea verleende bevoegdheid doelt. Slaat deze op de bevoegdheid tot het bepalen van den afstand van de bebouwing tot de as van den weg of op die tot het verleenen van ontheffing van die bepaling.

In dit verband rezen eenige vragen. Vooreerst in hoeverre een door den Minister bepaalde afstand van het maximum van 30 meter door een gemeentebestuur mag worden vergroot en of de Minister aan dit maximum gebonden blijft, wanneer het uitbreidingsplan reeds een ruimeren afstand heeft vastgesteld. Mag de Minister van Waterstaat, in overleg met den Minister, belast met de uitvoering van de Woningwet, binnen het maximum van 30 meter een ruimeren doch ook een minder ruimen afstand, dan bepaald in het desbetreffende uitbreidingsplan, vaststellen? Moeten de in het uitbreidingsplan vastgestelde afstanden en de door den Minister van Waterstaat vast te stellen afstand al dan niet met elkaar in overeenstemming worden gebracht?

Voorts was het de Commissie niet duidelijk, of de Minister van Waterstaat, na gepleegd overleg met den Minister, belast met de uitvoering van de Woningwet, ontheffing mag verleenen van het verbod, om binnen den bepaalden afstand uit de as van den weg te bouwen, wanneer dit in strijd zou zijn met artikel 6 van de Woningwet.

**A.** De bepaling van den bij dit artikel bedoelden afstand op 30 meter behoort te worden gehandhaafd als in het algemeen voldoende. Het reserveeren van nog bredere strooken zou veelal tot terreinverspilling leiden, zonder dat zulks door het verkeersbelang zou worden gerechtvaardigd.

Dat door dit artikel het interdepartementale overleg slechts bij het bestaan van uitbreidingsplannen in onderdeelen wordt voorgeschreven, heeft ten doel dezen uiteraard tijdroovenden maatregel alleen dan verplicht te stellen, wanneer het uitbreidingsplan reeds voldoende vastheid en detaillering heeft verkregen om zulk een bijzondere zorg te rechtvaardigen.

De bebouwingsvoorschriften op grond van artikel 43 der Woningwet hebben slechts op de bebouwde kom betrekking en kunnen derhalve met de lintbebouwingsvoorschriften, die ten tijde der vaststelling slechts buiten bebouwde kommen gelden, niet in contact of conflict komen.

Vaststelling bepalingen tegenaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

Voor zoover het derde lid van artikel 4 van toepassing is, zullen de bebouwingsvoorschriften zich uit den aard naar den bij de vaststelling daarvan bestaanden toestand voegen, zoodat ook in dit geval geen moeilijkheden zijn te vreezen.

Wanneer een krachtens deze wet te stellen grenslijn en een rooilijn volgens artikel 2 der Woningwet niet samenvallen, is uiteeraard de werking van de minder ver strekkende door die van de verder strekkende grenslijn opgeheven. Het is niet noodig hiervoor nadere regels in de wet op te nemen, al zal ongetwijfeld het voorkomen van verschillen door tijdig overleg steeds aanbeveling verdienen.

Dat de formulering van regel 6 van de laatste alinea van dit artikel niet duidelijk is, wordt toegegeven. Duidelijkheidshalve dienen hier de woorden „het eerste lid van” vóór „dit artikel” te worden ingevoegd. <sup>1)</sup>

De door de Commissie in dit verband gestelde vragen vinden oplossing uit het door de wet gevolgde systeem. Voorop sta, dat conflicten met uitbreidingsplannen door het deswege te voeren overleg zooveel mogelijk zullen worden vermeden. Doch wordt geen overeenstemming verkregen, dan blijven de krachtens deze wet te stellen bepalingen en de voorschriften van het uitbreidingsplan naast elkaar van kracht, hetgeen voor de practijk op het nakomen van het verst strekkende voorschrift neer komt.

Uit dien hoofde zou ook een door den Minister van Waterstaat verleende ontheffing van een verbodsbepaling, waar de grenslijnen, vastgesteld krachtens deze wet en bij het uitbreidingsplan, samenvallen, zonder effect zijn; zulk een grenslijn zal dubbel verankerd zijn.

**O.** In de woorden „veelal” in de eerste alinea van het antwoord van den Minister meenden eenige leden der Commissie een erkenning te zien, dat een bredere strook ook wel eens noodig is; een maximum van 30 meter is dus bijgevolg niet juist. Bovendien, onafhankelijk van de maat is naar het oordeel dezer leden de combinatie van een maximum en schadevergoeding foutief. Het gevolg immers kan zijn, dat in bepaalde gevallen, zelfs bij het betalen van schadevergoeding, openhouden van voldoende ruimte voor een parallelweg onmogelijk zal zijn. Deze leden zouden dan ook de bepaling van den maximum afstand van 30 meter in dit artikel willen laten vervallen en in alinea 1 de woorden „ten hoogste” willen vervangen door „in den regel”.

Eenige leden der Commissie achtten het in de tweede alinea van het antwoord van den Minister opgemerkte niet juist, gezien de omschrijving van een plan van uitbreiding in hoofdzaak in artikel 11 van het Woningbesluit. Bovendien komen naar hun oordeel naast de uitbreidingsplannen in onderdeelen ook de streekplannen in aanmerking.

Ten aanzien van het door den Minister in de derde alinea opgemerkte betoogden sommige leden, dat een bebouwde kom is te beschouwen als zijnde van veranderlijken aard en dat deze grooter wordt, naarmate bebouwing tot stand komt. Het is dus naar het gevoelen van deze leden gemakkelijk denkbaar, dat na eenige jaren conflicten tusschen nieuwe bebouwingsvoorschriften en bestaande lintbebouwingsvoorschriften zullen kunnen rijzen.

De Minister merkte naar aanleiding hiervan op, dat naar zijn oordeel te groote beteekenis wordt gehecht aan het woord „veelal” in de aangehaalde plaats van de Memorie van Antwoord, indien men daaruit de gevolgtrekking meende te kunnen maken, dat een maximum van 30 meter onjuist is. De vraag was niet, of in enkele gevallen wellicht eene nog iets grootere afmeting aangenomen zou kunnen worden zonder dat men nog bepaald van terreinverspilling zou kunnen spreken, maar wel, of het noodzakelijk is het maximum van 30 meter, in het ontwerp opgenomen, te vergrooten. Die noodzakelijkheid nam de Minister niet aan en ook thans bleef dit zijn gevoelen. Gelijk in de Memorie van Toelichting is gezegd, houdt de afstand van 30 meter uit de as verband met de grootste breedte, die men zich denkt voor eerste-klassewegen

met de vereischte parallelwegen, bermen en bermsloten. Dit moet dus als algemeen maximum voldoende worden geacht. Door verder te gaan zou de wet zelf de belanghebbenden reeds bij voorbaat onredelijk treffen, omdat de mogelijkheid van eigendomsbeperking, zonder dat daartegen een algemeen belang opweegt, uitgesloten moet zijn. Het vervangen van de woorden „ten hoogste” in het eerste lid van artikel 6 door: „in den regel”, kwam den Minister dan ook niet gewenscht voor, te meer niet, omdat daardoor ook voor de belanghebbenden eene stellige wettelijke aanwijzing zou ontbreken, in hoeverre zij in hun eigendomsrecht beperkt kunnen worden.

Het in de Memorie van Antwoord in het tweede lid bij artikel 6 opgemerkte, meende de Minister te kunnen handhaven. Artikel 11 van het Woningbesluit is niet over het hoofd gezien. In weerwil van die bepaling meende hij in artikel 6, zesde lid, de wettelijke verplichting tot het plegen van het daar bedoelde overleg niet te moeten uitbreiden voor de gronden, gelegen binnen een plan van uitbreiding, hetwelk de bestemming in hoofdzaak aangeeft. Een zoodanig plan, niet in onderdeelen uitgewerkt en in het algemeen ook niet in de „eerstvolgende jaren” tot uitvoering komende, kan zich gemakkelijker naar het Rijkswegenplan voegen dan een uitbreidingsplan, waarbij de bestemming in onderdeelen is vastgesteld, zoodat die bestemming meer in acht genomen moet worden. Hij wees er trouwens op, dat het eerste lid onder a van het aangehaalde artikel 11 van het Woningbesluit ook slechts het „zoo mogelijk” opnemen van de hoofdwegen van het Rijk voorschrijft.

Het kwam den Minister voor, dat de uitbreidingsplannen in onderdeelen niet op eene lijn kunnen worden gesteld met de streekplannen. Het wettelijk voorschrijven van overleg te dezen, als in het zesde lid van artikel 6, kwam hem dus niet noodzakelijk voor, te meer niet, omdat in artikel 16 van het Woningbesluit aan de daarbedoelde commissies zooveel mogelijk overleg met den dienst van den Rijkswaterstaat wordt voorgeschreven. Het was hem verder niet duidelijk, dat men zich conflicten na eenige jaren tusschen nieuwe bebouwingsvoorschriften en bestaande lintbebouwingsvoorschriften als gemakkelijk denkbaar kan voorstellen. Integendeel was hij positief van meening, dat de gemeenteraden zich bij het geven van nieuwe voorschriften zullen voegen naar bestaande, op de wet steunende lintbebouwingsvoorschriften.

#### Artikel 7.

**V.** Enkele leden der Commissie meenden, dat het gewenscht ware, dat de burgemeesters aan eigenaren volgens de gegevens van het kadaster van de nederlegging ter griffie en het recht tot indiening van bezwaren kennis gaven, en wel bij geadviseerden dienstbrief met het oog op hen, die elders of in het buitenland vertoeven. Zij drongen aan op een aanvullende bepaling in dezen.

Andere leden meenden echter, dat kennisgeving in het openbaar voldoende is en dat het aanschrijven van alle eigenaren groote administratieve bezwaren met zich mede zou brengen. Zulks zou alleen gewenscht zijn in het geval, dat het bouwplannen betrof.

**A.** Met het door de in het tweede lid aan het woord zijnde leden verdedigde gevoelen, dat kennisgeving in het openbaar voldoende is en dat het aanschrijven van alle eigenaren groote administratieve bezwaren met zich zou brengen, kan worden ingestemd.

#### Artikel 8.

**V.** De Commissie achtte de redactie van dit artikel weinig elegant en bovendien te ruim. Haars inziens dient het verbod van het hebben van vrij uitzicht belemmerende beplantingen en andere voorwerpen afhankelijk gesteld te worden van de voorwaarde, dat die beplantingen en andere voorwerpen de algemeene veiligheid en die van het verkeer in gevaar brengen.

Tevens zou het naar het oordeel der Commissie aanbeveling verdienen, de redactie „beplantingen en andere voorwerpen, gebouwen uitgezonderd” te veranderen in „voorwerpen, gebouwen uitgezonderd, en beplantingen”.

<sup>1)</sup> Een daartoe strekkende Nota van Wijziging werd door den Minister ingezonden.

ook zelden of nooit worden toegepast. De Commissie meende dus te moeten adviseeren, deze redactie niet letterlijk over te nemen en een nieuwe redactie te ontwerpen, welke elk misverstand in dezen voorkomt.

**A.** De meening, dat een afstand van 5 meter als algemeen minimum voldoende is, wordt gedeeld.

Het vervangen van de woorden „een gebouw op te richten, geheel te vernieuwen of te veranderen” door een nieuwe redactie, komt niet aanbevelenswaardig voor. De in het Verslag genoemde beteekenis dier woorden, bij de toepassing van artikel 2 der Woningwet er aan gehecht, wordt bepaaldelijk bedoeld.

**O.** Eenige leden der Commissie bleven bij hun oorspronkelijke meening, dat een afstand van 5 meter te gering is. Zij wezen er op, dat toch de mogelijkheid van aanleg van een later eventueel noodigen woonweg (parallelweg) dient te worden opgehouden. Zij achtten daarom een afstand van minstens 8 meter noodzakelijk.

Ten aanzien van den aandrang van eenige leden om den afstand van 5 meter te vergrooten tot ten minste 8 meter, verwees de Minister naar hetgeen in de Memorie van Antwoord hieromtrent is verklaard. Men vergete niet, dat het hier betreft eene algemeene beperking van eigendomsrecht ten aanzien van alle in het wetsontwerp bedoelde bestaande of nog aan te leggen wegen, met inbegrip van de berm en de wegslooten, en dat wel zonder enig uitzicht op vergoeding. Een dergelijk ingrijpen in dat recht kan slechts worden gerechtvaardigd, voor zoover strikte noodzakelijkheid bestaat. Bovendien, indien eene strook van 5 meter in bepaalde gevallen niet voldoende zou zijn, kan altijd nog toepassing van artikel 6 hulp brengen.

**V.** *Alinea 4.* Eenige leden achtten de uitdrukking „uit anderen hoofde” wat vaag. Hier kunnen ontheffingen en vergunningen om redenen van den meest uiteenlopenden aard een rol spelen, zoodat het doel, dat deze wet beoogt, wellicht niet genoegzaam wordt bereikt.

**A.** De uitdrukking „uit anderen hoofde” bedoelt er aan te herinneren, dat het bouwen nog door onderscheiden regels van publiek- en privaatrecht verboden kan zijn, ook al wordt door den Minister vergunning verleend. Deze regels kunnen het bereiken van het doel, dat door deze wet wordt beoogd, niet verhinderen, doch wel indirect bevorderen. De opmerking schijnt dan ook uit een misvatting te zijn voortgekomen.

**V.** *Alinea 5.* Eenige leden waren van oordeel, dat de termijn van een half jaar na de indiening van dit wetsontwerp bij de Staten-Generaal te kort was, aangezien die termijn reeds kan zijn verstreken, alvorens het wetsontwerp in openbare behandeling komt. Bovendien zal aan handelingen, die later zijn aangevangen dan op het in de wet bepaalde tijdstip, voor sommige gevallen een gelijk voorrecht moeten worden verleend als aan handelingen, die wel binnen den in dit artikel gestelden termijn zijn aangevangen, ten einde niet gedwongen te zijn, gedurende den onzekeren tijd, dien het wetsontwerp aanhangig is bij de Staten-Generaal, de werken stop te zetten. Ook zullen onder vigeur van den voorgestelden termijn allerlei moeilijkheden kunnen ontstaan ten aanzien van de te goeder trouw aangevangen werken, in strijd met de wetsbepaling. Eenige leden zouden dan ook een bepaling wenschen te zien opgenomen, dat deze termijn eventueel in bepaalde gevallen en voor bepaalde wegen door den Minister verlengd zou kunnen worden, terwijl een ander deel der Commissie den termijn gesteld wenschte te zien op een jaar.

**A.** De termijn van een half jaar komt in het algemeen — men denke vooral aan nieuwe wegen, na de invoering der wet aan te leggen — niet te kort voor. Voor de gevallen, waarin de toepassing der bepaling tot onbillijkheid zou leiden, dient de ontheffingsbevoegdheid van den Minister.

#### Artikel 6.

**V.** De afstand van 30 meter, genoemd in het eerste lid, kwam eenigen leden te gering voor, mede in verband met de mogelijkheid, dat in het lichaam van den weg naast de hoofdverkeersbanen b.v. een baan voor lokaal verkeer en een trambaan worden opgenomen.

Andere leden gaven toe, dat het tegengaan van lintbebouwing ook op een afstand grooter dan 30 meter gewenscht ware, doch zij meenden, dat een verder gaande beperking van het eigendomsrecht in het belang van het landschapsschoon niet ware te verantwoorden.

De vraag werd gesteld, waarom ter verkrijging van overeenstemming tusschen Rijks- en gemeentelijke regelingen in het laatste lid gesproken wordt van een plan van uitbreiding in onderdeelen en niet van een plan van uitbreiding in hoofdzaak. In het laatste immers zijn volgens het Woningbesluit zoo mogelijk de hoofdverkeerswegen van het Rijk met duidelijke aanwijzing van de wegbreedten opgenomen en wordt in het algemeen aan het reserveeren van terreinen voor toekomstige verbreding van wegen en voor den aanleg van parallelwegen de aandacht geschonken. Tevens werd de vraag gesteld, waarom niet gesproken wordt van de bebouwingsvoorschriften op grond van artt. 2 en 43 van de Woningwet.

Voorts was het de Commissie niet duidelijk, waarop de in regel 6 van de laatste alinea verleende bevoegdheid doelt. Slaat deze op de bevoegdheid tot het bepalen van den afstand van de bebouwing tot de as van den weg of op die tot het verlenen van ontheffing van die bepaling.

In dit verband rezen eenige vragen. Vooreerst in hoeverre een door den Minister bepaalde afstand van het maximum van 30 meter door een gemeentebestuur mag worden vergroot en of de Minister aan dit maximum gebonden blijft, wanneer het uitbreidingsplan reeds een ruimeren afstand heeft vastgesteld. Mag de Minister van Waterstaat, in overleg met den Minister, belast met de uitvoering van de Woningwet, binnen het maximum van 30 meter een ruimeren doch ook een minder ruimen afstand, dan bepaald in het desbetreffende uitbreidingsplan, vaststellen? Moeten de in het uitbreidingsplan vastgestelde afstanden en de door den Minister van Waterstaat vast te stellen afstand al dan niet met elkaar in overeenstemming worden gebracht?

Voorts was het de Commissie niet duidelijk, of de Minister van Waterstaat, na gepleegd overleg met den Minister, belast met de uitvoering van de Woningwet, ontheffing mag verlenen van het verbod, om binnen den bepaalden afstand uit de as van den weg te bouwen, wanneer dit in strijd zou zijn met artikel 6 van de Woningwet.

**A.** De bepaling van den bij dit artikel bedoelden afstand op 30 meter behoort te worden gehandhaafd als in het algemeen voldoende. Het reserveeren van nog bredere strooken zou veelal tot terreinverspilling leiden, zonder dat zulks door het verkeersbelang zou worden gerechtvaardigd.

Dat door dit artikel het interdepartementale overleg slechts bij het bestaan van uitbreidingsplannen in onderdeelen wordt voorgeschreven, heeft ten doel dezen uiteraard tijdroovenden maatregel alleen dan verplicht te stellen, wanneer het uitbreidingsplan reeds voldoende vastheid en detaillering heeft verkregen om zulk een bijzondere zorg te rechtvaardigen.

De bebouwingsvoorschriften op grond van artikel 43 der Woningwet hebben slechts op de bebouwde kom betrekking en kunnen derhalve met de lintbebouwingsvoorschriften, die ten tijde der vaststelling slechts buiten bebouwde kommen gelden, niet in contact of conflict komen.



Vaststelling bepalingen tegenaan lintbebouwing langs wegen onder beheer van Rijk of op Rijkswegenplan voorkomende.

Memorie van Antwoord bij het ontwerp der Rivierenwet, ad artikel 9 (Zitting 1905—1906, 140, n<sup>o</sup>. 3, en 1906—1907, 24, n<sup>o</sup>. 1). Ook bij de vergunningen en ontheffingen, noodig ingevolge andere wetten en reglementen, stelt men zich op dit standpunt. Het opnemen van een afzonderlijke bepaling te dezen in dit ontwerp is dus overbodig en zou verwarring kunnen stichten bij de toepassing van andere wetten en reglementen.

○. Eenige leden der Commissie waren door het betoog van den Minister, dat het niet overnemen van artikel 11 van het ontwerp der Staatscommissie in het onderhavige ontwerp overbodig zou zijn en verwarring zou kunnen stichten bij de toepassing van andere wetten en reglementen, niet overtuigd. Zij drongen er op aan, bedoeld artikel alsnog op te nemen.

De Minister merkte naar aanleiding hiervan op, dat hij een bepaling, als in artikel 11 van het ontwerp der Staatscommissie vervat, onjuist bleef achten. Gelijk in de Memorie van Antwoord reeds is gezegd, is zij volkomen overbodig. Indien nu niettemin in deze wet die bepaling werd opgenomen, zou de meening kunnen post vatten, dat de wetgever haar inderdaad noodig acht, en dat dus de tegenwoordige toepassing van andere wetten en reglementen, waarin eene dergelijke bepaling niet voorkomt, niet volkomen door wet of reglement wordt gedekt. Door opneming van de bepaling in deze wet zou de rechtszekerheid dus niet worden gediend, en het zou op zijn minst kunnen leiden tot bedenkelijke gevolgen ten aanzien van talloze ontheffingen en vergunningen ingevolge andere wetten en reglementen.

#### Artikel 14.

○. Eenige leden der Commissie waren van oordeel, dat beter gesproken kan worden van „Verkeerswet Lintbebouwing” dan van „Wet tegen Lintbebouwing”.

In zijn antwoord merkte de Minister op, dat hij „Verkeerswet Lintbebouwing” niet een betere benaming acht dan „Wet tegen Lintbebouwing”. Immers het woord „Verkeerswet”

heeft reeds een bepaalde beteekenis, zoodat het hem beter voorkwam dit woord voor deze wet niet te gebruiken. Bovendien is in de gekozen benaming ook tot uitdrukking gebracht, dat regels worden gegeven tegen lintbebouwing.

Aldus vastgesteld 6 Mei 1933.

BONGAERTS.  
VAN DER WAERDEN.  
VAN DIJK.  
KRIJGER.  
EBELS.  
FEBER.  
Ir. VAN DER BILT.

58. 2.

#### NOTA VAN WIJZIGING.

A. In artikel 6, laatste lid, wordt in plaats van: „van de hem bij dit artikel verleende bevoegdheid” gelezen: „van de hem bij het eerste lid van dit artikel verleende bevoegdheid”.

B. In artikel 8, eerste lid, wordt na „wegen” ingevoegd: „of bij uitmondingen op wegen van andere wegen” en wordt in plaats van „beplantingen en andere voorwerpen, gebouwen uitgezonderd,” gelezen: „voorwerpen, gebouwen uitgezonderd, en beplantingen”.

C. Het derde lid van artikel 9 wordt gelezen als volgt:

„Eene vergunning, vóór het in werking treden dezer wet verleend ingevolge artikel 5, eerste lid, aanhef, en onder b van het Rijkswegenreglement, ingevolge artikel 87 van het Algemeen Reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen, ingevolge artikel 2 van het Rijksrivierdijkenreglement of ingevolge artikel 2 van het Rijkseeweringenreglement, wordt beschouwd als eene ontheffing in den zin van het vorige lid.”