

Vergaderjaar 2002–2003

**28 679**

## **Regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

##### *1.1 Algemeen*

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten ten einde een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files. De Minister van Verkeer en Waterstaat staat in dit verband voor de taak om belangrijke problemen op het gebied van de mobiliteit op het hoofdwegenet slagvaardig aan te pakken. Dit wetsvoorstel biedt de basis voor het treffen van concrete maatregelen ter verbetering van de hoofdinfrastructuur in ons land, die zichtbare resultaten opleveren voor burger en bedrijfsleven.

Mobiliteit van personen en goederen is een belangrijke voorwaarde voor welvaart en welzijn in Nederland. De drukte op de wegen is de keerzijde van een welvarender samenleving. De ont koppeling die de afgelopen jaren tot stand is gebracht tussen de economische groei en milieudruk dient te worden vastgehouden.

In het strategisch akkoord is vermeld dat goede bereikbaarheid en ontsluiting essentieel zijn voor verdere economische groei. Nederland staat te vaak stil op de weg. Er zijn forse(re) inspanningen nodig om Nederland meer in beweging te krijgen. De Nederlandse weggebruikers moeten over vier jaar zichtbaar beter af zijn.

Om de doorstroming te verbeteren, staat al een aantal verbredingen van wegen en nieuwe verbindingen op het programma, die in de komende kabinetsperiode worden gerealiseerd. Het betreft onder meer de verbreding van de A2 tussen knooppunt Oudenrijn en Everdingen en de aanleg van nieuwe verbindingen als de A5 Verlengde Westrandweg en de A50 tussen Eindhoven en Oss, en trajectdelen van de A30, A50, N11 en N14. Naast deze in voorbereiding zijnde maatregelen is bovendien extra geld uitgetrokken voor de versnelde aanpak van belangrijke fileknelpunten. Het kabinet heeft daartoe inmiddels 460 miljoen euro beschikbaar gesteld ter bevordering van de doorstroming en oplossing van bekende fileknelpunten.

In het strategisch akkoord is aangekondigd dat er ter bespoediging van de procedures bij wegverbreding een «spoedwet wegverbreding» tot stand wordt gebracht. Het onderhavige voorstel strekt ter uitvoering van dit voornemen. Het voorstel past daarmee tevens in het in het strategisch akkoord aangekondigde plan van het kabinet de daadkracht en besluitvaardigheid van de overheid te vergroten door voorstellen te doen tot verdergaande beperkingen van het aantal beslissingen per project en de stroomlijning van procedures.

Niet alleen in algemene zin worden daartoe initiatieven genomen, maar op het terrein van de aanleg van hoofdinfrastructuur in het bijzonder bestaat het voornemen om ten aanzien van de Tracéwet te komen met een voorstel tot wijziging van die wet, waarbij de resultaten van de bevindingen ten aanzien van de in gang gezette evaluatie in de wet worden opgenomen en waarbij de aandacht in bijzondere mate zal zijn gericht op versnelling en vereenvoudiging van procedures.

In het voorgaande is sprake van verbetering van wettelijke procedures, doch daarnaast is het van groot belang dat in de praktijk de bestaande besluitvormingsprocedures binnen de overheid en tussen overheden onderling worden gestroomlijnd en verbeterd. In het vervolg van deze memorie wordt ten aanzien van de besluitvormingsprocedures op het terrein van de aanleg van hoofdinfrastructuur hierop nader ingegaan.

### *1.2 Aanleiding spoedwet*

De huidige regelgeving voor aanpassingen aan het hoofdwegennet kent een procedure die veel tijd in beslag neemt. Deze procedure geldt zowel voor de aanleg van wegen als voor wegverbredingen. Dat betekent dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen dient te worden. Teneinde eenvoudige ingrepen in filegevoelige onderdelen van het hoofdwegennet mogelijk te maken is een snellere procedure nodig die in specifieke regelgeving is vastgelegd. Gekozen is om voor een aantal limitatief op te sommen projecten voor de korte termijn een versnelde procedure te kunnen volgen.

Vertraging in procedures is echter ook te wijten aan interne procedures en trage besluitvorming binnen de overheid. Teneinde zowel voor een aanpak voor de korte termijn als structurele oplossingen voor de langere termijn te zorgen worden twee parallelle sporen bewandeld. Enerzijds zal, zoals zojuist opgemerkt, voor een aantal limitatief omschreven ingrepen in het hoofdwegennet een verkorte procedure tot stand worden gebracht in de onderhavige spoedwet. Anderzijds zal worden voorzien in stroomlijning van de besluitvormingsprocedures in het algemeen ten aanzien van de hoofdinfrastructuur van ons land door een meer structurele wijziging van de Tracéwet, die mede voortvloeit uit de evaluatie van die wet. Waar mogelijk kan daarbij geprofiteerd worden van de ervaringen opgedaan bij de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel. De ervaring leert dat in de uitvoeringspraktijk problemen bestaan met het tijdig realiseren van aanpassingen of uitbreidingen van de hoofdinfrastructuur in ons land. Het gaat dan om de bestuurlijke en ambtelijke praktijk. In een bestuurscultuur waarin minder «gepolderd» en meer besloten wordt, is naar verwachting substantiële tijdwinst te boeken. Uitvoerig overleg kan worden beperkt, termijnoverschrijdingen kunnen worden teruggedrongen, coördinatiemechanismen kunnen beter worden benut en overbodig breed opgezette vormen van besluitvorming kunnen worden versoberd. Daartoe zal in een interdepartementale werkgroep gewerkt worden aan een fundamentele herziening van de bestaande procedurepraktijk op het gebied van de aanleg en verbetering van hoofdinfrastructuur.

Het gaat erom dat de spoedwet een bijdrage levert aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen, en dan met name op de belangrijke schakels in de Randstad, zoals de A2 en de A12. Het resultaat van de spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist sterk stijgen.

### *1.3 Vereiste spoed*

Dit wetsvoorstel heeft als doel om voor de wegedeelten waarop het van toepassing is binnen vier jaar na inwerkingtreding de specifiek beoogde wegaanpassing te realiseren, zodat de burger ook daadwerkelijk kan profiteren van de bijdrage die met dit wetsvoorstel wordt geleverd aan het bestrijden van de files.

Het streven is er dan ook op gericht dat het wetsvoorstel met medewerking van de Staten-Generaal in april 2003, doch uiterlijk in juni 2003 in werking treedt.

Binnen enkele weken na inwerkingtreding zullen vervolgens de benodigde ontwerp-besluiten ten principale (ontwerp-wegaanpassingsbesluiten) worden genomen. Met de voorbereiding van die ontwerp-besluiten wordt door de regionale directies van Rijkswaterstaat (RWS) in het laatste kwartaal van 2002 al een begin gemaakt. Voor de coördinatie, kennisuitwisseling en voortgang is daartoe op het ministerie o.m. een programmadirecteur aangesteld. Verder zal voor de hier bedoelde projecten zorg worden gedragen voor versnelling in de intradepartementale procedures (binnen Rijkswaterstaat, tussen RWS en binnen de bestuurskern van het ministerie en binnen de bestuurskern).

Overeenkomstig dit wetsvoorstel zullen ongeveer 10 maanden na de inwerkingtreding van de wet de benodigde besluiten (al dan niet na rechterlijke toetsing) onherroepelijk kunnen zijn, zodat met de daadwerkelijke wegaanpassingen vanaf het eerste kwartaal van 2004 een aanvang kan worden gemaakt.

Het is duidelijk dat in dit te versnellen en complexe proces niet telkens de eerstvolgende stap kan worden gezet als de daaraan voorafgaande stappen volledig zijn gezet: veel beslissingen zullen niet achtereenvolgens doch parallel genomen moeten worden. Zo kan bijvoorbeeld al tijdens de besluitvormingsfase een begin worden gemaakt met de voorbereiding van de administratieve fase van de onteigeningprocedure en, voorzover nodig, Europese aanbestedingsprocedures.

Het ligt in het voornemen om de Tweede Kamer na inwerkingtreding van de wet periodiek voortgangsrapportages toe te zenden. De eerste voortgangsrapportage is voorzien per 1 juli 2004, waarna vervolgens elk half jaar een rapportage zal worden opgesteld.

In dit wetsvoorstel is een aantal versnellingen in de reguliere besluitvorming opgenomen. Snelheid mag evenwel niet tekort doen aan de zorgvuldigheid van de procedure. Belangen van burgers zullen op vergelijkbare wijze worden betrokken als in de bestaande procedures, waarbij door een andere inrichting van het proces tijdwinst wordt geboekt. Bestaande Europese en andere internationaalrechtelijke regelgeving, alsmede nationale wetgeving zijn daarbij uiteraard belangrijke randvoorwaarden (milieueisen, toegang tot de rechter e.d.). Voorts is voorzien in voldoende inspraak tijdens de totstandkoming van de verschillende besluiten. Op enkele onderdelen is het nodig gebleken specifieke voorzieningen te treffen in aanvulling of afwijking van bestaande nationale regelgeving, die worden gemotiveerd in de desbetreffende onderdelen van deze memorie.

## 2. De projecten waarop het wetsvoorstel betrekking heeft

### 2.1 Algemeen

Globaal heeft het wetsvoorstel betrekking op twee categorieën van projecten. Allereerst gaat het om een aantal nieuwe projecten, dat wil zeggen projecten die tot dusver niet in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) zijn opgenomen. Het gaat hier in hoofdzaak om de realisatie van spitsstroken.

De tweede categorie betreft projecten die reeds in het MIT zijn opgenomen en ten aanzien waarvan de besluitvormingsprocedures al gedeeltelijk zijn doorlopen en waarvan het de bedoeling is dat deze worden versneld door het onderhavige wetsvoorstel. Het gaat hier om een aantal projecten, in hoofdzaak bestaande uit de realisatie van spitsstroken en plusstroken.

Bij de keuze van de projecten is de file-top 50 uitgangspunt geweest. Aldus worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder de vraag een rol gespeeld of de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

De kern van de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van projecten die onder de reikwijdte van dit wetsvoorstel vallen, ligt in de visie dat het meest effectieve wegennetwerk, een wegennetwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten. Het gaat om zgn. ringen of draaischijven rondom de grote en middelgrote stedelijke agglomeraties en belangrijke knooppunten. Op deze draaischijven van het wegennet komen de verkeersstromen op de diverse rijkswegen samen en splitsen zich weer. Opstoppingen op deze draaischijven leiden direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Worden deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

Files op de ringen rondom stedelijke agglomeraties ontstaan mede doordat verkeer dat de ringen af wil, vastloopt in knelpunten op uitgaande wegen. Het oplossen van dergelijke terugslaande files levert een aanzienlijke bijdrage aan de effectiviteit van het gehele wegennetwerk. Spitsstroken worden hiermee in de uitgaande richtingen ingezet voor het leegtrekken van de ringen rondom stedelijke agglomeraties. Voor het dagelijks gebruik van spitsstroken zijn aanvullende benuttingsmaatregelen zoals signalering, toeritdosering, dynamische snelheidslimieten, noodzakelijk. Spitsstroken zorgen voor zeer grote capaciteitsverhogingen ter plaatse van een knelpunt in de orde van 30–40%. Dit pakket aan maatregelen levert tevens een grote bijdrage aan de effectiviteit van het gehele verkeerssysteem.

Daarnaast is het uiteraard van belang dat de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen worden opgelost, en dan met name op de belangrijke schakels in de randstad zoals de A12. Het resultaat van de spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter wel toenemen en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist sterk stijgen.

De afwegingen die bij de projectkeuze een rol hebben gespeeld hebben uiteindelijk geleid tot een tweetal categorieën wegaanpassingsprojecten. De eerste categorie ziet op het realiseren van een aantal extra stroken langs bestaande wegen (spitsstroken en bufferstroken).

Om de spitsstroken optimaal te kunnen laten renderen in het wegennetwerk is het noodzakelijk de aanleg van spitsstroken te combineren met andere benuttingsmaatregelen die in samenhang daarmee elders worden gerealiseerd ter verbetering van het gebruik van de beschikbare capaciteit op het wegennet. Van de in totaal beschikbare 460 miljoen zal 80 miljoen besteed worden aan dit soort maatregelen gericht op een beter gebruik van bestaande infrastructuur. Deze maatregelen omvatten onder meer:

- toeritdosering,
- verbeteringen van het verkeersmanagement en van de reistijdinformatie,
- uitbreiding van inhaalverboden,
- matrixborden boven vluchtstroken en
- tegengaan van overbelading van vrachtwagens om schade aan het wegdek te voorkomen.

De tweede categorie projecten ziet op projecten die reeds voorgenomen waren, maar waarvan het mogelijk is gebleken deze zodanig te versnellen dat zij met behulp van deze spoedwet kunnen worden gestart binnen de huidige kabinetsperiode. Het betreft zogenaamde duurzaam-benuttenprojecten die al in het MIT waren opgenomen. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de omstandigheid dat deze projecten eerder in het MIT waren opgenomen en nu met toepassing van de onderhavige wet worden gerealiseerd, betekent dat deze projecten niet langer de MIT-procedure doorlopen van verkenning-planstudie-realisatie en dat zij evenmin worden beheerst door andere procedures in het kader van het MIT. Voor zover ten aanzien van deze projecten door het kabinet reeds een standpunt is bepaald op basis van de Tracéwet, spreekt het voor zich dat dit standpunt uitgangspunt is voor het op basis van deze wet vast te stellen (ontwerp-) wegaanpassingsbesluit.

In het wetsvoorstel is voorzien dat de in het vorenstaande vermelde projecten worden gerealiseerd in het kader van de in het wetsvoorstel opgenomen procedure inzake een wegaanpassingsbesluit. Daarop is één uitzondering, te weten de realisatie van de tangenten Eindhoven. De reden is dat dat project procedureel reeds zover is gevorderd dat het onwenselijk is die procedure af te breken. Het project wordt gerealiseerd op basis van een artikel-19-WRO-vrijstellingsprocedure. Naar het zich laat aanzien, zal die procedure op het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel reeds zover zijn gevorderd dat de bestuurlijke beslissing (te weten de vrijstelling en de ter zake afgegeven provinciale verklaring van geen bezwaar) is afgerond. Het project wordt evenwel nog onder het wetsvoorstel gebracht met het oog op het verkrijgen van tijd-winst in de rechterlijke procedure. Verwezen wordt naar artikel 19 van het wetsvoorstel.

## *2.2 Aard van de projecten*

### *2.2.1 Inleiding*

Reeds enige jaren worden door middel van zogenaamde benuttingsmaatregelen de capaciteit en de doorstroming op het hoofdwegennet bevorderd. Deze benuttingsmaatregelen zijn onder te verdelen in twee hoofdgroepen: de regulerende en de faciliterende benuttingsmaatregelen. Met regulerende benuttingsmaatregelen wordt beoogd op de bestaande weginfrastructuur met de bestaande capaciteit het weggedrag te veranderen teneinde de doorstroming te bevorderen. Voorbeelden van regulerende benuttingsmaatregelen zijn het gedoseerd toelaten van voertuigen op de hoofdrijbaan (toeritdosering), dynamische snelheidsverlaging, of een inhaalverbod voor het vrachtverkeer.

Bij faciliterende benuttingsmaatregelen gaat het om het realiseren van een extra infrastructurele c.q. capaciteitsvergroten­de voorziening voor het wegverkeer. Dit kan gepaard gaan met of zonder extra ruimtebeslag. Voorbeelden van faciliterende benuttingsmaatregelen zijn een, alleen tijdens de spits beschikbare, extra rijstrook aan de linkerzijde van de rijbaan (plusstrook) of het tijdens de spits openstellen van de vluchtstrook voor het wegverkeer (spitsstrook). Het onderhavige wetsvoorstel ziet met name op spitsstroken, plusstroken, wisselstroken, vrachtwagenstroken en bufferstroken.

### 2.2.2 Spitsstrook

Een spitsstrook is een vluchtstrook die tijdens de spitsuren ingezet wordt als tijdelijke extra rijstrook. Buiten de spitsuren vervult deze strook de normale functie van vluchtstrook.

Om een spitsstrook aan te duiden worden op de desbetreffende plek de markering, de bebording en de bewegwijzering aangepast.

In verband met de verkeersveiligheid en de hulpverlening bij pechgevallen en ongevallen worden er aanvullende maatregelen getroffen bij spitsstroken. De belangrijkste voorbeelden hiervan zijn verkeerssignalering, camerabewaking op het hele traject, pechhavens, een detectiesysteem voor de vluchtstrook, aanvullende afspraken met de hulpdiensten en eventueel snelheidsbeperkingen of inhaalverboden.

### 2.2.3 Plusstrook

Een plusstrook is een, alleen tijdens de spits beschikbare, extra rijstrook die aan de linkerzijde van de rijbaan wordt gecreëerd. De vluchtstrook blijft gehandhaafd door de overige rijstroken (permanent) te versmallen en de vluchtstrook (permanent) te versmallen binnen de bestaande verharding.

Buiten de spits wordt de extra strook door middel van matrixborden afge­kruist. Buiten de spits blijft dus het normale dwarsprofiel gehandhaafd, zij het met versmalde rijstroken. De rech­terrijstrook is breder dan andere rijstroken en geschikt voor vrachtverkeer. Op andere rijstroken geldt een verbod voor brede voertuigen.

### 2.2.4 Wisselstrook

Een wisselstrook is een rijstrook die flexibel kan worden ingezet voor de richting met de hoogste verkeersbelasting. Bijvoorbeeld tijdens de ochtendspits in de ene en tijdens de avondspits in de andere rijrichting.

### 2.2.5 Bufferstrook

Een bufferstrook bestaat uit een plaatselijke verbreding van de rijbaan of het tijdelijk openstellen van de vluchtstrook. De uitstroom vanuit de bufferstrook kan worden geregeld met verkeerslichten, verkeerssignalering of door middel van een bepaalde vormgeving van de buffer zelf. Dit betekent dat er extra asfalt moet worden aangebracht of dat de vluchtstrook gebruikt gaat worden.

Een bufferstrook kan een oplossing bieden voor knelpunten op kruisende wegen. Behalve bij kruisende wegen kunnen bufferstroken ook worden ingezet ten behoeve van afritten. Als het verkeer dat bij een afslag de hoofdweg wil verlaten, niet snel genoeg kan doorstromen naar het onderliggende wegennet, zal er een file ontstaan op de afrit. Deze file kan het verkeer op de hoofdweg gaan blokkeren. Hierdoor ontstaat een file op de hoofdweg, terwijl daar geen infrastructureel knelpunt voorkomt. Een buffer in de vorm van een plaatselijke verbreding van de hoofdweg ter hoogte van de afslag kan er voor zorgen dat de file wordt ingekort, waar-

door de genoemde blokkade-effecten worden weggenomen en het verkeer richting hoofdweg door kan stromen.

#### 2.2.6 Juridische aspecten aanleg stroken onder de geldende wetgeving

Juridisch is onder de huidige wetgeving de situatie als volgt.

Indien er extra ruimtebeslag benodigd is om de bedoelde strook te realiseren, moet worden beoordeeld of aan de vereisten voor de tracébesluit/m.e.r.-plicht, voortvloeiende uit de Tracéwet, de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994, is voldaan. Is dat het geval dan dient men voor het realiseren van de strook de procedure uit de Tracéwet te volgen.

Wordt niet aan de vereisten van de tracébesluit/m.e.r.-plicht voldaan, dan dient men de voor de aanleg benodigde reguliere procedures te volgen. In dat kader moeten, ingevolge het bepaalde in de Wet milieubeheer en de nota van toelichting betreffende het Besluit milieu-effectrapportage 1994, de milieugevolgen in beeld gebracht worden. De milieugevolgen die in ieder geval moeten worden beschreven zijn:

- de gevolgen voor de luchtkwaliteit, (Besluit luchtkwaliteit van 11 juni 2001, Stb. 269, houdende de uitvoering van richtlijn 1999/30/EG van de Raad van Europese Unie van 22 april 1999);
- de gevolgen voor beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet van 25 mei 1998, Stb. 403 houdende (mede) de uitvoering van 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979);
- de gevolgen voor en planten- en diersoorten (Flora- en faunawet van 25 mei 1998, Stb. 402, houdende (mede) de uitvoering van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992);
- de akoestische gevolgen (Wet geluidhinder);
- de risico's uit een oogpunt van externe veiligheid, waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### 2.2.7 Reguliere procedures aanleg stroken

In ieder geval moet voor het realiseren van bedoelde stroken het desbetreffende bestemmingsplan worden aangepast. Ingevolge artikel 15, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 dient een bestemmingsplan de functie van de voornaamste wegen te bevatten, alsmede het dwarsprofiel dan wel het aantal rijstroken daarvan. Door het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook verandert het dwarsprofiel dan wel het aantal rijstroken.

Tevens dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de gevolgen van het inrichten van een strook. Dit vloeit voort uit artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder. Indien uit de resultaten van het akoestisch onderzoek moet worden afgeleid dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dan zullen er maatregelen moeten worden genomen of ontheffingen worden aangevraagd.

Op basis van artikel 2, eerste lid, van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken is voorts een vergunning vereist voor het realiseren van een strook.

Voor aanvullende maatregelen in verband met de verkeersveiligheid en de hulpverlening bij pechgevallen en ongevallen, kunnen verkeersbesluiten nodig zijn, zoals omschreven in het, op de Wegenverkeerswet 1994 gebaseerde, Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

De vier zojuist genoemde wettelijke regelingen zijn bijna altijd van toepassing, wil overgegaan kunnen worden tot realisatie van een strook. Er kunnen ook nog andere vergunningen/ontheffingen nodig zijn. Welke dat zijn, kan per geval verschillen.

## 2.2.8 Veiligheid

### 2.2.8.1 Veiligheid algemeen

Door de realisatie van wegaanpassingsprojecten kunnen de risico's ter zake van veiligheid toenemen. Gedacht kan worden aan de omstandigheid dat de weg dichter bij de woonomgeving komt te liggen, aan een verandering van de beschikbaarheid van de weg voor bijvoorbeeld hulp- en ongevalsdiensten of aan toename van vervoer van gevaarlijke stoffen door een verbetering van de bereikbaarheid op het desbetreffende traject.

### 2.2.8.2 De voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit en de veiligheid

In het kader van de onderhavige wet zullen bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit de effecten van de voorgenomen wegaanpassing ten aanzien van de veiligheid moeten worden onderzocht.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is van belang de nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 1995–1996, 24 611, nrs. 1 en 2). De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen in het kader van het de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit moeten worden afgewogen.

### 2.2.8.3 Veiligheid na de totstandkoming van het wegaanpassingsbesluit

Van belang is dat de openstelling van vluchtstroken gedurende de spits-tijden altijd gepaard gaat met flankerende maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen. Zo wordt de tijdelijke afwezigheid van een vluchtstrook gecompenseerd door tal van zaken, zoals verlaging van de maximumsnelheid, een op de locatie gericht incident management, videocamera's, verkeerssignalering met een zogenaamd snelheidsonderschrijdend systeem, aangepaste en aanvullende bewegwijzering, aanduiding en markering alsmede de aanleg van pechhavens. Met behulp van een snelheidsonderschrijdend systeem worden langzaam rijdende en stilstaande voertuigen binnen enkele seconden ontdekt en kan direct de desbetreffende rijstrook afgekruid worden. Op deze wijze is erin voorzien dat niet alleen vluchtstroken maar alle rijstroken altijd snel verkeersvrij te maken zijn bij calamiteiten en pechgevallen. Aldus kunnen ook hulpdiensten snel ter plaatse zijn.

Verder wordt beschikt over een calamiteitenplan, teneinde langzaam rijdende en stilstaande auto's op de spitsstrook te detecteren en indien nodig hulpdiensten snel in te zetten.

Voorts is uit evaluatiestudies van reeds bestaande spitsstroken gebleken – onder meer met betrekking tot de A28 dat bij gebruikmaking van de spitsstrook er sprake is van een daling van het aantal ongevallen, afgezet tegenover het aantal ongevallen in geval van een file. Met name het aantal kop-staartbotsingen is sterk afgenomen.

## 3. De keuze voor een specifieke wettelijke voorziening

Het onderhavige wetsvoorstel heeft het karakter van een lex specialis: het biedt bijzondere, van reguliere wetgeving afwijkende voorzieningen voor een specifieke categorie wegaanpassingsprojecten met het oogmerk om te dien aanzien te komen tot versnelling van procedures. Zou de onderhavige wet niet tot stand komen, dan zouden deze projecten worden gerealiseerd hetzij met toepassing van de Tracéwet, hetzij op andere wijze.

Voor zover te dezen wordt afgeweken van de Tracéwet kan in dit verband het volgende worden opgemerkt. Die wet is enige jaren geleden herzien teneinde te komen tot eenvoudigere en snellere procedures (Stb. 2000, 396). Op dit ogenblik wordt de wet ten tweeden male geëvalueerd, waarbij mede wordt bezien wat de effecten zijn van de herziening van de wet.

Onder het vorige kabinet is een discussie gevoerd ten aanzien van de vraag welk wetgevingsbeleid te dezen moet worden gevoerd. Die discussie heeft geleid tot het standpunt van het vorige kabinet – welk standpunt ook in de Tweede Kamer destijds is onderschreven – , dat gestreefd moet worden naar structurele oplossingen in de wetgeving in die zin dat voor het oplossen van bedoelde problemen de reguliere wetgeving moet worden aangepast en dat het beleid erop gericht is dat de weg van *leges speciales* niet wordt gevolgd. Anderzijds werd het volgen van de methode van *lex specialis* niet geheel uitgesloten.

Zonder vooruit te willen lopen op het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Tracéwet kan worden opgemerkt dat, gelet op de zeer nijpende fileproblematiek, daar waar die zich voordoet, de Tracéwet thans onvoldoende mogelijkheden geeft, ondanks de aanzienlijke verbeteringen die zijn aangebracht door genoemde herziening van de wet, om verbreding van hoofdwegen met spoed te realiseren.

Ten aanzien van de besluitvormingsprocedures maakt de Tracéwet geen onderscheid tussen de aanleg en de wijziging van hoofdwegen. Naar het oordeel van het kabinet zou moeten worden nagegaan of niet voor de wijziging (verbreding, aanpassing) van hoofdwegen een lichtere procedure kan worden voorgeschreven dan voor de aanleg. Het kabinet is voornemens de Tracéwet op dit punt te herzien, waarbij ook de aanbevelingen op grond van de in gang gezette evaluatie zullen worden betrokken.

Bij dit laatste gaat het om een structurele wijziging van de wetgeving. De gedachten daaromtrent zijn bepaald niet uitgekristalliseerd. Op de resultaten daarvan kan echter niet worden gewacht voor een aantal wegaanpassingsprojecten. De ernst van de fileproblematiek die bij die wegen aan de orde is, is zodanig dat realisatie van die projecten met toepassing van de geldende wet te lang op zich laat wachten. Om die reden wordt gekozen voor een *lex specialis*, in afwijking van het ook door dit kabinet onderschreven uitgangspunt dat in beginsel de weg van het tot stand brengen van generieke wetgeving moet worden gevolgd.

Zoals reeds opgemerkt, vallen niet alle in de bijlage vermelde projecten onder de Tracéwet. Daar waar dit niet het geval is, is geen adequate wetgeving voorhanden om realisatie op zeer korte termijn te bewerkstelligen. Wat betreft de in voorbereiding zijnde wetgeving zou nog kunnen worden gedacht aan toepassing van de rijksprojectenprocedure – een wetsvoorstel ter zake is door de Tweede Kamer behandeld- voor dit soort gevallen. Ook die procedure leidt echter niet tot de gewenste bespoediging: de rechterlijke beslistermijn ten aanzien van beroepen tegen het rijksprojectbesluit bedraagt 12 maanden na ontvangst van het verweerschrift, hetgeen in het licht van de onderhavige problematiek onaanvaardbaar lang moet worden geacht. Verder is van belang dat dat wetsvoorstel geen mogelijkheden bevat om van de Wet geluidhinder afwijkende voorzieningen te treffen.

Het geheel overziend is de conclusie dat voor een aantal urgente projecten de procedure ingevolge de Tracéwet nog moet worden gestart en dat toepassing van die wet er niet toe leidt dat de projecten spoedig genoeg worden gerealiseerd. Hetzelfde geldt ten aanzien van een aantal projecten die reeds bepaalde fasen van de Tracéwet-procedure hebben doorlopen. Voor de overige projecten is evenmin een geheel toereikend wettelijk instrumentarium voorhanden.

#### **4. Hoofdlijnen van het wetsvoorstel**

##### *4.1 Tijdelijk karakter*

Uitgangspunt is dat de onderhavige wet een tijdelijk karakter heeft. De wet

heeft betrekking op een limitatief aantal wegaanpassingen, die in de bijlage bij de wet zijn vermeld.

Het wetsvoorstel (artikel 2, tweede lid) maakt het daarnaast mogelijk de bijlage bij algemene maatregel van bestuur te wijzigen. Wijziging kan slechts in beperkte mate geschieden: de amvb kan geen wijziging brengen in de wegnummers en de omschrijvingen van de wegvakken van de desbetreffende wegaanpassing. De amvb kan uitsluitend betrekking hebben op de omschrijving van de aard van het project, het aantal rijstroken en de kilometrering. In deze mogelijkheid is om praktische redenen voorzien met het oog op een goede realisatie van de projecten. Het vorenstaande betekent dus dat bij amvb niet geheel nieuwe projecten aan de bijlage kunnen worden toegevoegd.

Van de plaatsing in het Staatsblad van de vastgestelde amvb wordt op grond van het derde lid onverwijld mededeling gedaan aan de beide Kamers der Staten-Generaal, teneinde hun betrokkenheid bij het onderwerp te waarborgen.

#### *4.2 Procedures op basis van de geldende wetgeving*

De realisatie van werken met betrekking tot hoofdwegen op basis van de geldende wetgeving vindt plaats op de voet van een primair besluit, waarna diverse uitvoeringsbesluiten in de vorm van vergunningen en ontheffingen e.d. tot stand worden gebracht. Het primaire besluit heeft onder de geldende wetgeving de vorm van een tracébesluit dan wel een bestemmingsplan of een vrijstellingsbesluit ingevolge artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Voor zover zulks uit het Besluit milieueffectrapportage 1994 voortvloeit vindt de voorbereiding van het MER plaats hand in hand met de voorbereiding van het principebesluit.

Voor wat betreft de uitvoeringsbesluiten kan bij wijze van voorbeeld worden gedacht aan vergunningen of ontheffingen ingevolge de Boswet (kapvergunning), de Woningwet (bouwvergunning), de Wet milieubeheer, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en dergelijke. Ook kan worden gedacht aan verkeersbesluiten ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. Het zal meestal gaan om besluiten die op aanvraag worden genomen. Het is echter niet uitgesloten dat ook ambtshalve besluiten (bijvoorbeeld een peilbesluit ingevolge de Wet op de waterhuishouding) moeten worden genomen.

Voor zover de Tracéwet te dezen van toepassing is, is in die wet voorzien in een gecoördineerde procedure ten aanzien van de diverse uitvoeringsbesluiten, met inbegrip van een overrulebevoegdheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat, daar waar een bepaald uitvoeringsbesluit niet of niet tijdig wordt genomen. Voor zover de Tracéwet niet van toepassing is, is in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorzien in een overrulebevoegdheid in nimby-situaties.

Wat betreft de wettelijke doorlooptijden van de hier besproken besluitvormingsprocedures op basis van de reguliere wetgeving kan worden gezegd dat deze zodanig lang duren dat daarmee niet binnen korte termijn de fileknelpunten kunnen worden aangepakt. Om die reden is de totstandbrenging van een spoedwet wegverbreding, die specifiek is gericht op de in aanmerking komende fileknelpunten, gewenst.

#### *4.3 Hoofdlijnen van de voorgestelde besluitvormingsprocedure*

Het wetsvoorstel geeft een eigen procedureregeling ten aanzien van de projecten die onder het wetsvoorstel vallen.

Met het oog op het bereiken van de noodzakelijke bespoediging wordt

een besluitvormingsprocedure voorgesteld die, in vergelijking met die van de Tracéwet, aanmerkelijk is vereenvoudigd en bekort.

Het gaat hierbij in het algemeen om het beperken van het aantal fasen in de besluitvorming, een versterking van de coördinatie tussen het primaire besluit, te weten het wegaanpassingsbesluit, en de besluiten ter uitvoering daarvan, het stellen van kortere termijnen voor bestuur en rechter en vereenvoudiging van het stelsel.

Het gekozen model is in hoofdzaak ontleend aan het stelsel, zoals dit in de Wet op de waterkering (Stb. 1996, 8) is opgenomen. Daar is voorzien in een specifieke procedure voor de besluitvorming inzake de aanleg of wijziging van primaire waterkeringen, ter uitvoering van de tweede tranche van het Deltaplan Grote Rivieren. Uit een evaluatierapport van de juridische faculteit van de Universiteit Utrecht is naar voren gekomen dat dat wettelijk stelsel goed heeft gewerkt. Daarbij is aanbevolen dat stelsel, behoudens enige aanpassingen van ondergeschikte aard, op te nemen als regulier besluitvormingsstelsel met het oog op de aanleg, verlegging of wijziging anderszins van primaire waterkeringen. Het ligt in het voor-nemen deze aanbevelingen uit te voeren. Met het oog hierop is in juni 2002 een voorontwerp van een herziening van de Wet op de waterkering uitgebracht, waarin een zodanige opzet is voorgesteld.

Een variant op het gekozen stelsel zou zijn het systeem, zoals dit is neergelegd in de Deltawet grote rivieren (Stb. 1995, 210). In dat systeem gaat het om één projectbesluit, waarbij de wettelijke voorschriften, krachtens welke voor het project een vergunning, ontheffing, vrijstelling of enig ander besluit is vereist, buiten toepassing zijn verklaard. Naar ons oordeel voert het te ver om voor de onderhavige wegaanpassingsprojecten dat systeem te volgen. In de Deltawet grote rivieren ging het om dijk-versterkingsprojecten waarbij het belang van de veiligheid van de bevolking centraal stond. De beslissing om alle vergunningstelsels buiten toepassing te verklaren werd door dat belang gerechtvaardigd. Dat belang is i.c. niet aan de orde. De bespoediging kan ook op andere, minder ingrijpende wijze worden bereikt. Het gekozen stelsel laat de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van andere overheden in het kader van de onderscheidene vergunningstelsels in tact.

In hoofdzaak ziet de voorgestelde procedure er als volgt uit.

Het wegaanpassingsbesluit is het besluit ten principale omtrent de wegaanpassing. Het bevat een beschrijving van het project en van de gevolgen die de wegaanpassing heeft voor de daarbij betrokken belangen en van de manier waarop met die belangen rekening is gehouden.

Het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid met toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde openbare voorbereidingsprocedure.

Met het oog op de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zal, afhankelijk van het antwoord op de vraag of een project m.e.r.-plichtig is, een MER moeten worden gemaakt. Voor de toepassing van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, bijlage, onderdeel C, moet het wegaanpassingsbesluit als m.e.r.-plichtig besluit worden beschouwd indien aan de daar gestelde eisen (kolom 2) wordt voldaan.

Het ontwerp wordt toegezonden aan de betrokken provincie en gemeenten, ten kantore waarvan het mede ter inzage wordt gelegd. De termijn van terinzagelegging bedraagt vier weken.

Hand in hand met de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit worden de (ontwerp-)besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit voorbereid. Voor zover het gaat om besluiten die op aanvraag worden genomen, dient de minister van Verkeer en Waterstaat er zorg voor te dragen dat zo spoedig mogelijk na het opstellen van een

ontwerp-wegaanpassingsbesluit de aanvragen voor de onderscheidene uitvoeringsbesluiten bij de bevoegde bestuursorganen worden ingediend. De aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten liggen tegelijkertijd met het ontwerp-aanpassingsbesluit ter inzage.

Met het oog op een gecoördineerde voorbereiding van de diverse besluiten fungeert de minister van Verkeer en Waterstaat als coördinator ter zake. De andere betrokken bestuursorganen zijn in het kader van de coördinatie wettelijk verplicht medewerking te verlenen.

Het wegaanpassingsbesluit wordt vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat binnen een korte termijn, te weten 10 weken na de laatste dag van terinzagelegging van het ontwerp-besluit. Binnen diezelfde termijn dienen de betrokken bestuursorganen de ontwerpen van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit aan de minister te zenden. Het gaat hier zowel om de besluiten die op aanvraag worden genomen als de ambtshalve te nemen besluiten. De bedoelde uitvoeringsbesluiten dienen binnen korte termijn te worden genomen. Het wetsvoorstel bepaalt in dezen dat zulks geschiedt binnen vier weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit en dat deze besluiten onmiddellijk toegezonden worden aan de minister. Mocht een bepaald besluit niet of niet tijdig worden genomen, dan voorziet het wetsvoorstel in een overrule-bevoegdheid voor de minister. Sluitstuk van het bestuurlijk deel van het besluitvormingsproces is dat alle uitvoeringsbesluiten door de minister tegelijkertijd worden bekendgemaakt. Die bekendmaking vormt dan aanknopingspunt voor de beroeps-termijn.

Ook in het vervolg van de procedure wordt voorzien in aanmerkelijke bekortingen, waarbij wél in het oog is gehouden dat er voldoende mogelijkheden worden geboden op het punt van rechtsbescherming. De bekortingen bestaan erin dat de bezwaarschriftprocedure van de Algemene wet bestuursrecht buiten toepassing wordt verklaard en dat er beroep in één instantie is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In het kader van het beroep zijn tegelijkertijd de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit én de uitvoeringsbesluiten daarvan aan de orde. Het ligt dan ook in de rede dat die beroepen gevoegd zullen worden behandeld.

Met betrekking tot de termijn waarbinnen de rechter tot een beslissing komt bepaalt het wetsvoorstel dat de beslissing wordt genomen binnen twaalf weken na het uitbrengen van de desbetreffende verweerschriften, met de mogelijkheid van verlenging van de termijn met maximaal twaalf weken in bijzondere gevallen.

Met het oog op bespoediging wordt voorts voorzien in een bekorting van de onteigeningsprocedure. Verwezen wordt naar het onderdeel grondgebruik en grondverwerving van het algemeen deel van deze memorie. Verder wordt voorzien in vereenvoudiging van de besluitvormingsmomenten. Zo wordt het vergunningstelsel van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken buiten toepassing verklaard. Hetzelfde geldt voor het (facultatieve) aanlegvergunningstelsel van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het wegaanpassingsbesluit fungeert materieel als aanlegvergunning én als vergunning ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

#### *4.4 De positie van de andere overheden in de procedure*

Onder 4.3 is reeds opgemerkt dat niet gekozen is om de daar vermelde reden voor een stelsel waarin er ten aanzien van de besluitvorming geen rol meer zou zijn weggelegd voor de andere betrokken overheden.

Het gekozen systeem dwingt tot intensief overleg en samenwerking tussen rijk en de andere overheden. Bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit moet onder ogen worden gezien welke belangen i.c. in het geding zijn en hoe zij dienen te worden afgewogen. Het spreekt voor zich dat zulks dient te geschieden in samenwerking met die andere overheden. Daartoe is te meer reden nu in het wetsvoorstel is gekozen voor een stringente coördinatie tussen totstandbrenging van wegaanpassingsbesluit en besluiten ter uitvoering daarvan. Verwezen wordt naar de artikelen 7, eerste lid, onder a, en derde lid, 8, 9, derde lid, en 10.

#### *4.5 De status van het wegaanpassingsbesluit in het licht van de Wet op de Ruimtelijke ordening*

Het wegaanpassingsbesluit fungeert als voorbereidingsbesluit en als vrijstellingsbesluit (artikel 19) in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dit opzicht heeft het dezelfde positie als een tracébesluit. De gemeente is wettelijk verplicht binnen een jaar nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit te herzien.

### **5. Tijdwinst als gevolg van het wetsvoorstel**

Voor zover het projecten betreft in het wetsvoorstel, die, zonder dat wordt beschikt over de onderhavige wet, zouden worden beheerst door de Tracéwet, kan ten aanzien van de tijdwinst die wordt verkregen door het onderhavige wetsvoorstel het volgende worden opgemerkt.

Door in de onderhavige wet een aantal fasen van de tracébesluit-procedure te laten vervallen, het aantal besluitvormingsmomenten te beperken en de termijnen in te korten kan een winst met betrekking tot de wettelijke termijnen worden behaald van ruim 2 jaar.

Deze bekorting wordt bereikt door het laten vervallen van de fasen van de trajectnota en het in artikel 9 van de Tracéwet bedoelde standpunt.

Daarmee wordt een bekorting bereikt van 6 maanden. Voor de bekorting is ook van belang de concentratie van de onderscheidene besluitvormingsmomenten (wegaanpassingsbesluit en besluiten ter uitvoering daarvan) in hetzelfde tijdsbestek. Deze levert een tijdswinst op van circa 7 maanden. Ten slotte is van invloed de bekorting van de bestuurlijke en rechterlijke termijnen. De bekorting van de bestuurlijke termijn levert een tijdswinst op van 3 maanden; de rechterlijke termijn een winst van 9 maanden.

Wat betreft de wettelijke termijnen voor het doorlopen van de in het wetsvoorstel geregelde procedure kan het volgende worden opgemerkt. Na het opstellen van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, het eventueel doorlopen van de m.e.r.-procedure, het eventueel opstellen van het MER en het opstellen van de aanvragen voor de diverse uitvoeringsbesluiten worden de stukken gedurende 4 weken ter visie gelegd. Vervolgens wordt, na verwerking van de ingekomen commentaren, het wegaanpassingsbesluit vastgesteld binnen 10 weken na de laatste dag van terinzagelegging. De uitvoeringsbesluiten worden vervolgens binnen 4 weken na de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit genomen. Vervolgens is er de beroepstermijn van 6 weken. Nadat de verweerschriften zijn uitgebracht – dit zal in de praktijk binnen 6 weken kunnen geschieden – , zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het wettelijk systeem binnen 12 weken na het uitbrengen van het verweerschrift uitspraak doen. In totaliteit komt het vorenstaande erop neer dat 42 weken na de terinzagelegging van bedoelde ontwerp-besluiten de besluiten onherroepelijk kunnen zijn. In hoofdzaak parallel aan deze procedures zal een eventuele oteigeningsprocedure kunnen worden gevoerd, zij het dat het

onteigeningsvonnis van de rechtbank pas in de openbare registers kan worden ingeschreven nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

Ten aanzien van projecten die worden gerealiseerd op basis van een bestemmingsplan dan wel een vrijstellingsbesluit in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening als het primaire besluit kan het volgende worden opgemerkt. De duur van de bestemmingsplanprocedure bedraagt, inclusief de verplichte voorafgaande inspraak en de beroepsprocedure tenminste ongeveer 2 jaar. Deze termijn is langer indien door de betrokken gemeente niet voldoende voortvarend wordt meegewerkt aan de realisatie van het project. Te dezen is men immers, hoewel het in wezen een rijksproject is, voor de voortgang van de procedure afhankelijk van de betrokken gemeente. Daarnaast zijn afhankelijk van het project diverse uitvoeringsbesluiten en eventueel onteigening nodig. In de bestaande wetgeving is niet voorzien in een gecoördineerde vergunningprocedure. In een aantal gevallen dienen bezwaarschriftenprocedures te worden doorlopen, die uiteraard ook tijd kosten.

Wat betreft de procedure met betrekking tot een vrijstellingsbesluit: deze duurt anderhalf jaar, met inbegrip van de verplichte voorafgaande inspraak en de beroepsprocedure.

De in het wetsvoorstel vervatte procedure bedraagt, zoals hiervoor reeds opgemerkt, inclusief beroep, 42 weken. De tijdswinst ten opzichte van de bestemmingsplanprocedure is derhalve globaal anderhalf jaar, en die ten opzichte van de vrijstellingsbesluitprocedure globaal een jaar. Indien door de betrokken gemeente niet wordt meegewerkt, is de duur van de procedure uiteraard langer en is de tijdswinst van de onderhavige procedure dienovereenkomstig langer.

## **6. Geluidhinder**

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten ten einde een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files. Nu in het kader van dit wetsvoorstel aanpassingen aan de weg gaan plaatsvinden ten behoeve van bereikbaarheid, dient tevens toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder plaats te vinden. Door de groei van het verkeer de afgelopen jaren kon niet alleen een bereikbaarheidsprobleem ontstaan, maar ook een verslechterde geluidhindersituatie.

Het systeem van de Wet geluidhinder brengt mee dat rekening moet worden gehouden met afspraken uit het verleden. In dat kader zal de ten opzichte van deze gemaakte afspraken verslechterde geluidhindersituatie bij aanpassingen aan de weg aangepakt moet worden. Het meenemen van deze afspraken uit het verleden zou, gezien de strekking van dit wetsvoorstel, echter een onevenwichtig beslag leggen op de middelen, gezien de relatief beperkte bijdrage van de voorgestelde wegaanpassingen aan de geluidsbelasting. De toetsing aan normen en het vervolgens dimensioneren van geluidsmaatregelen vereist maatwerk en kost veel tijd.

Met het oog op het snel oplossen van verkeersknelpunten ligt het derhalve niet in de rede om deze regels van de Wet geluidhinder in alle gevallen zonder meer van toepassing te doen zijn. Daarom is in deze wet een afzonderlijk regime voor geluid opgenomen. Dit regime valt onder te verdelen in drie categorieën projecten:

1. Projecten van structurele aard. Op deze projecten is de Wet geluidhinder onverkort van toepassing.
2. Projecten van semi-permanente aard. Op deze projecten zal de Wet geluidhinder eerst van toepassing zijn in het kader van het binnen 2 jaren na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit op te stellen plan;
3. Projecten van tijdelijke aard die snel gevolgd zullen worden door een

structurele oplossing via een andere procedure. Op deze categorie zal de Wet geluidhinder niet van toepassing zijn. Het betreft hier een tweetal projecten uit de bijlage, onder C, bij het wetsvoorstel.

#### *Projecten van structurele aard*

Voor projecten die vóór het aankondigen van het onderhavige wetsvoorstel reeds in voorbereiding waren, en waarvan het wenselijk is gebleken deze onder het wetsvoorstel te brengen en aldus versneld te realiseren, zal het regime van de Wet geluidhinder gelden. Het betreft hierbij aanpassingen van structurele aard. Deze projecten zijn reeds langer in het MIT opgenomen. Op deze projecten is afdeling 2A van de Wet geluidhinder van toepassing. In het wegaanpassingsbesluit zullen eventueel te treffen maatregelen inzake beperking geluidhinder alsmede de benodigde onthefingen voor geluid worden opgenomen. Het geluidhinderregime ten aanzien van die projecten is derhalve hetzelfde als hetgeen geldt ingevolge de Tracéwet.

#### *Projecten van semi-permanente aard*

Deze projecten zullen bijvoorbeeld bestaan uit het realiseren van spitsstroken, plusstroken of bufferstroken en hebben een semi-permanent karakter. Dat wil zeggen dat er op langere termijn structurele wijzigingen ten aanzien van die wegen zullen worden gerealiseerd.

De onderhavige wegaanpassingen leiden tot het openstellen van in hoofdzaak de vluchtstrook als spitsstrook gedurende de ochtend- en avondspits. De openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. Akoestisch gezien zal een dergelijke openstelling voor de totale te berekenen maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil, namelijk tienden van een dB(A), opleveren.

Zoals aangegeven is in de Wet geluidhinder veelal niet het geluidseffect van de wegaanpassing bepalend voor het treffen van geluidsmaatregelen, maar veelal het verschil ten aanzien van de in het verleden gemaakte afspraken, de zgn. hogere waarden. Het moeten voldoen op dit punt aan de Wet geluidhinder is voor deze categorie van projecten een tijdrovende en kostbare zaak in relatie tot het werkelijk optredende akoestische effect van de te treffen wegaanpassingen ten opzichte van de geluidssituatie, zoals deze nu reeds is. Het ligt derhalve niet in de rede om ingevolge deze wet met het oog op het snel oplossen van verkeersknelpunten deze regels van de Wet geluidhinder zonder meer van toepassing te doen zijn. Dit betekent dat het feitelijk geringe niveau van de extra optredende geluidsbelasting in samenhang met de maatschappelijke noodzaak verkeersknelpunten op zeer korte termijn op te lossen in de uiteindelijke afweging zwaarder wegen dan het onverkort toepassen van de regels van de Wet geluidhinder.

De Wet geluidhinder wordt dan ook buiten toepassing verklaard op de desbetreffende projecten.

Het geheel achterwege laten van geluidsmaatregelen bij deze projecten van semi-permanente aard is echter ook niet verantwoord.

In klemmende geluidhindersituaties wordt meteen voorzien in maatregelen, namelijk het aanbrengen van een geluidreducerende wegdeklaag. Om te kunnen bepalen of er klemmende geluidhindersituaties zijn, wordt ter voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit een zogenaamde «quick scan» uitgevoerd.

Bovendien zal de minister ingevolge de onderhavige wet binnen 2 jaren na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan dienen op te stellen waarin, onder andere, wordt opgenomen welke geluidsmaatregelen gericht op de toekomstige situatie zullen worden getroffen. In het MIT zal worden aangegeven op welk moment deze geluidsmaatregelen in uitvoering worden genomen. Het tempo waarin deze geluidsmaatregelen worden getroffen, is uiteraard afhankelijk van de

beschikbaarheid van financiële middelen. Het zevende lid houdt in dat het plan de termijn bepaalt waarbinnen wordt begonnen met de uitvoering van de in het vijfde lid bedoelde maatregelen. Het gaat hier om een termijn van orde, welke wordt bepaald in relatie tot de financiële mogelijkheden, zoals deze in het kader van het MIT worden aangegeven. Het streven is erop gericht binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van bedoelde geluidsmaatregelen. Hierbij zal een fasering ten aanzien van de onderscheidene projecten worden doorgevoerd, waarbij met name de ernst van de geluidshinder bepalend zal zijn voor de vraag welke projecten en welke maatregelen het eerst aan bod komen.

## **7. Grondgebruik en grondverwerving**

In hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel is een aantal bepalingen opgenomen met het oogmerk enige versnelling en stroomlijning van procedures aan te brengen op het terrein van het grondgebruik en grondverwerving. Deze bepalingen zijn ten dele ontleend aan het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in verband met de invoering van een rijksprojectenprocedure (Kamerstukken II, 27 178, nr. 2), waarbij op dit punt overigens ook de Tracéwet wordt gewijzigd. Voor een toelichting op deze artikelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

## **8. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven**

Het wetsvoorstel leidt niet tot een verzwaring van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het wetsvoorstel leidt tot snellere en eenvoudigere administratieve procedures, met als gevolg dat fileknelpunten zich minder dan nu het geval is, zullen voordoen. De conclusie op dit punt is dan ook dat het onderhavige wetsvoorstel bepaald voordelen heeft voor het bedrijfsleven, terwijl daaraan geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn verbonden. In verband met dit laatste heeft de Adviescommissie toetsing administratieve lasten (Actal) besloten geen advies omtrent het wetsvoorstel uit te brengen.

## **9. Evaluatie**

Het is wenselijk dat de ervaringen met de onderhavige wet worden geëvalueerd. Daaruit kan ook lering worden getrokken met het oog op de vraag of de reguliere wetgeving kan worden verbeterd. Om die reden bevat het wetsvoorstel een bepaling dat binnen drie jaar na inwerkingtreding van de onderhavige wet een verslag over de doeltreffendheid van de wet en de effecten in de praktijk aan het parlement wordt gezonden.

## **Artikelsgewijze deel**

### *Artikel 4*

Het wegaanpassingsbesluit bevat overeenkomstig het eerste lid een aantal onderdelen die tenminste in dat besluit moeten worden opgenomen. Het tweede lid noemt een aantal zaken die daarin kunnen worden opgenomen.

Het eerste lid noemt onder andere een beschrijving van het betrokken wegaanpassingsproject, de gevolgen van dat project voor de daarbij betrokken belangen, alsmede de wijze waarop met die belangen rekening is gehouden, alsook hetgeen ter uitvoering van relevante EU-richtlijnen in de beslissing dient te worden betrokken. Wat dit laatste betreft kan worden gedacht aan de in het algemeen deel van deze toelichting reeds vermelde EU-Vogel-, Habitat- en luchtkwaliteitsrichtlijnen. Voor zover deze

richtlijnen minimumeisen bevatten, dient daaraan uiteraard te worden voldaan. Ook in het kader van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit, bijvoorbeeld een eventueel krachtens artikel 75 van de Flora- en faunawet te nemen beslissing op een aanvraag om ontheffing dient aan de Vogel- en Habitatrichtlijnen te worden voldaan. Het ligt in de rede dat afstemming plaats vindt ten aanzien van de beslissing op dit punt tussen wegaanpassingsbesluit en ontheffing krachtens de Flora- en faunawet. De in het wetsvoorstel vervatte stringente coördinatie tussen voorbereiding van wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten biedt daartoe voldoende mogelijkheden.

Tot de belangen waarmee, ingevolge het eerste lid, onder b, rekening moet worden gehouden bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit behoort het belang van de veiligheid.

In het eerste lid, onder e, wordt voor de in de bijlage, onder B, genoemde wegaanpassingsprojecten bepaald dat het wegaanpassingsbesluit een verlaging van de maximum-snelheid bevat voor het desbetreffende wegvak gedurende de spits. Deze maatregel kan worden ingegeven door overwegingen betreffende de verkeersveiligheid, de doorstroming alsook milieubescherming (geluidhinder).

Een verlaging van de maximum-snelheid hoeft niet in alle gevallen te worden voorgeschreven. In het artikelonderdeel wordt in dit verband gezegd dat dit niet hoeft indien dit naar het oordeel van de minister niet kan worden geveerd. Indien de belangen van verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer of het beperken van geluidhinder daartoe geen aanleiding geven, wordt er geen verlaging van de maximum-snelheid voorgeschreven. Als voorbeeld kan worden genoemd een snelweg langs weilanden of door een open landschap.

#### *Artikel 5*

In dit artikel wordt geregeld dat onder A van de bijlage opgenomen wegaanpassingsprojecten van structurele aard afdeling 2A van hoofdstuk VI alsmede artikel 111a van de Wet geluidhinder van overeenkomstige toepassing zullen zijn. Afdeling 2A alsmede artikel 111a van de Wet geluidhinder zijn normaliter alleen van toepassing op aanleg of wijzigingen van hoofdwegen, zoals deze via de Tracéwet in procedure zijn. Deze regeling in de Wet geluidhinder ziet erop dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de benodigde ontheffingen voor geluid, de zgn. hogere waarden, kunnen vaststellen in het tracébesluit. In het kader van de Tracéwet is dit zo geregeld aangezien het moeten doorlopen van een normale geluidhinderprocedure een tijdrovende zaak is en niet past binnen het kader van de versnelling van procedures. Om dezelfde reden is in dit artikel een vergelijkbare regeling opgenomen waardoor het wegaanpassingsbesluit zelf de benodigde hogere waarden bevat. Voor de normering wordt aangesloten bij afdeling 2A van hoofdstuk VI alsmede artikel 111a van de Wet geluidhinder.

#### *Artikel 6*

Onder B van de bijlage staan de projecten van semi-permanente aard vermeld, waarvan de wegaanpassingen zullen bestaan uit het realiseren van spitsstroken, plusstroken of bufferstroken. Aangezien het gaat over aanpassingen die leiden tot het openstellen van bijvoorbeeld de vluchstrook als spitsstrook gedurende de ochtend- en avondspits hebben deze openstellingen slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. Akoestisch gezien zal een dergelijke openstelling voor de totale te berekenen maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil ople-

veren. In dit licht is het van belang dat op grond van de Wet geluidhinder een verschil van 2 dB(A) reden vormt voor het overwegen van maatregelen. Voor de voorgestelde aanpassingen aan de weg zelf zouden maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting derhalve op basis van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk zijn.

Zoals onder 6 van het algemene deel van de toelichting reeds is aangegeven, gaat de Wet geluidhinder uit van de noodzaak van akoestisch onderzoek om te bepalen of sprake zal zijn van een toename van de geluidsbelasting wanneer maatregelen aan de weg leiden tot veranderingen in onder meer de capaciteit, de snelheid, of de samenstelling van de weggebruikers. Deze toename van de geluidsbelasting dient bepaald te worden door de geluidsbelasting in het tiende jaar na openstelling te vergelijken met de geluidsbelasting zoals deze was één jaar voor openstelling dan wel de geluidsbelasting zoals deze in het verleden door gedeputeerde staten of de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in een procedure op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld, afhankelijk van welke van deze de laagste was. Oftewel in veel gevallen is niet het geluidseffect van de aanpassing van de weg bepalend voor het treffen van maatregelen, maar de in het verleden vastgestelde geluidsbelasting, de zgn. hogere waarde. Op basis van de Wet geluidhinder zou dan ook ter voorbereiding van het desbetreffende ontwerp-wegaanpassingsbesluit een dergelijk onderzoek verricht moeten worden. Waarna vervolgens op basis van de resultaten van dit onderzoek de te treffen maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting in het wegaanpassingsbesluit opgenomen dienen te worden en uitgevoerd alvorens de aangepaste weg opengesteld kan worden. Bovendien zouden, voorzover daar sprake van is, ontheffingen van de voorkeurswaarde dienen te worden aangevraagd en vastgesteld.

Het treffen van de, conform de regels van de Wet geluidhinder, benodigde geluidsmaatregelen voor de betreffende projecten is een zeer tijdrovende en kostbare zaak in relatie tot het akoestisch effect van de te treffen aanpassingen ten opzichte van de situatie zoals deze nu reeds is. Voor deze projecten ligt het derhalve niet in de rede om ingevolge deze wet met het oog op het snel oplossen van verkeersknelpunten deze regels van de Wet geluidhinder zonder meer van toepassing te doen zijn. De geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, ziekenhuizen, woonwagendstandplaatsen langs deze voorgestelde wegtrajecten, hebben in de huidige situaties echter reeds in meer of mindere mate te maken met geluidhinder. Het geheel achterwege laten van geluidsmaatregelen is dan ook niet verantwoord. Het wetsvoorstel voorziet daartoe in twee maatregelpakketten.

Allereerst zal, om te bepalen of in klemmende geluidhindersituaties reeds maatregelen moeten worden getroffen, vooruitlopend op het treffen van de uiteindelijke geluidsreducerende maatregelen, zoals deze in het plan worden opgenomen, ter voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit een zogenaamde «quick scan» worden uitgevoerd, gericht op het verkrijgen van de in het eerste lid omschreven akoestische gegevens. Deze quick scan ziet op het berekenen van de geluidssituatie per 31 december 2000. De verkeerscijfers van de verschillende wegvakken over het jaar 2000 zijn namelijk de meest recente gegevens om een berekening op uit te voeren. Op basis van de verkeerscijfers, dat zijn de telgegevens van de aantallen motorvoertuigen per etmaal inclusief de bijbehorende voertuigverdeling, wordt middels een akoestisch model van de desbetreffende aan te passen wegvakken een berekening gemaakt om de zogenaamde 70 dB(A)-contour te bepalen. Deze 70 dB(A)-contour geeft een indicatie waar langs de weg sprake is van een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A). De resultaten van deze berekeningen worden in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het wegaanpassingsbesluit opge-

nomen. Op de locaties, waar bij woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) wordt ervaren, is sprake van een ernstige geluidhindersituatie en zal deze situatie verbeterd moeten worden. In het wetsvoorstel is in artikel 6, vierde lid, opgenomen dat wanneer blijkt dat sprake is van een overschrijding van 70 dB(A) bij geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen, een geluidreducerende wegdeklaag wordt aangebracht. (Een dergelijke wegdeklaag bestaat uit een verharding die een geluidreductie van 3 dB(A) oplevert, en waar mogelijk en redelijk meer, ten opzichte van een wegdek van dichtasfaltbeton). Dit is echter anders wanneer dit in redelijkheid niet geveerd kan worden. Bepalend hierbij kunnen de volgende elementen zijn:

- de mate van overschrijding;
- het aantal overschrijdingen bij geluidsgevoelige bestemmingen langs een wegvak;
- de feitelijke mogelijkheden of onmogelijkheden binnen het project. Uiteraard zal hierbij ook meegewogen moeten worden dat op basis van het plan reeds maatregelen gericht op de toekomst getroffen zullen worden.
- kosten/batenverhouding. Hierbij speelt kostenefficiëntie natuurlijk een rol, immers het moet niet zo zijn dat door deze nu reeds te treffen maatregelen in het kader van de vanwege het plan van aanpak te treffen maatregelen meer kosten moeten worden gemaakt dan wanneer de maatregelen nu niet worden getroffen.

De motivering van deze onderdelen van het besluit zal moeten voldoen aan artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. De quick scan en eventuele andere berekeningen die tot deze beslissing hebben geleid, dienen conform artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht bij het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage te worden gelegd.

Ten tweede zal uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit, overeenkomstig het vijfde lid van artikel 6, daarom door de minister van Verkeer en Waterstaat een plan opgesteld dienen te zijn, waarin wordt aangegeven tot welke maatregelen wordt besloten, gebaseerd op de regels van de Wet geluidhinder, zoals die op dat moment geldt. De «stand der techniek» zal hierbij een bepalende factor zijn.

Bovendien zal de beslissing tot vaststelling van de geluidsbelasting, zoals deze ingevolge het plan geldt, overeenkomstig het achtste lid voor de toepassing van de Wet geluidhinder bij latere reconstructies aan de weg gelden als een krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere waarde.

Voor zover het plan niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan geldt het plan voor de uitvoering daarvan als vrijstelling in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op de voorbereiding van het plan zal de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing zijn. Wat betreft het beroep tegen bedoeld plan zal, gelet op de algemene regeling van beroep in één instantie tegen besluiten op grond van de Wet geluidhinder in artikel 146 van de Wet geluidhinder juncto artikel 20.1 van de Wet milieubeheer uitsluitend beroep mogelijk zijn bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 13 van het wetsvoorstel).

Op de wegaanpassingsprojecten onder C van de bijlage is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Het gaat hierbij immers om wegaanpassingen van tijdelijke aard die op korte termijn door structurele wegaanpassingen gevolgd zullen worden. Verwezen wordt naar artikel 18, vierde lid, van het wetsvoorstel. Op de structurele wegaanpassingen zal de Wet geluidhinder uiteraard onverkort van toepassing zijn.

### *Artikel 7*

In dit artikel wordt de voorbereidingsprocedure ten aanzien van het wegaanpassingsbesluit en de besluiten ter uitvoering van dat besluit geregeld. In het eerste lid wordt een aantal besluiten ter zake uitgezonderd, aangezien het niet de bedoeling is dat deze rechtstreeks in samenhang met het wegaanpassingsbesluit worden voorbereid. Het gaat hier allereerst om het in artikel 6, vijfde lid, bedoelde plan voor het terugbrengen van de geluidsbelasting. Blijkens dat artikel artikellid dient bedoeld plan pas te worden vastgesteld uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit. Om die reden dient het derhalve niet te worden voorbereid in samenhang met de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit. Hetzelfde geldt voor de andere uitgezonderde besluiten, te weten de besluiten ten aanzien waarvan specifieke voorzieningen worden getroffen in hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel. Het gaat hier om onteigeningsbesluiten, gedoogbesluiten krachtens de Belemmeringenwet privaatrecht en nadeelcompensatiebeschikkingen. Het gaat bij deze besluiten om onderwerpen die niet worden geregeld in het wegaanpassingsbesluit.

### *Artikel 8*

Deze bepaling is ontleend aan onder meer artikel 20 van de Tracéwet en artikel 20 van de Wet op de waterkering. Met betrekking tot de in het tweede lid bedoelde medewerking van de andere betrokken bestuursorganen kan worden gedacht aan het tijdig beoordelen van de aanvragen om uitvoeringsbesluiten, het deelnemen aan het coördinatie-overleg alsmede het tijdig inzenden van de vereiste (ontwerp)-besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit.

### *Artikel 10*

In het derde lid is overeenkomstig artikel 20 van de Tracéwet en artikel 23 van de Wet op de waterkering een overrulebevoegdheid opgenomen ten aanzien van bestuursorganen van andere overheden. Het ligt niet in de bedoeling een zodanige bevoegdheid ook toe te kennen voor het geval het om uitvoeringsbesluiten gaat in het ressort van andere ministers. In geval van meningsverschillen ter zake tussen ministers is de ministerraad het aangewezen forum om geschilpunten te beslechten.

Het is niet uitgesloten dat, nadat geïventariseerd is welke besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit moeten worden genomen, de aanvragen daartoe zijn ingediend en de besluiten vervolgens zijn vastgesteld, toch blijkt dat nog een uitvoeringsbesluit dient te worden genomen. Zodanig besluit wordt dan tot stand gebracht, los van de overige voor de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit vereiste besluiten, die inmiddels reeds aanhangig zijn in beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State of al onherroepelijk zijn geworden. Indien zich ten aanzien van zodanig «nailend» besluit de situatie mocht voordoen dat een dergelijk besluit niet of niet tijdig tot stand komt, dan biedt artikel 10, derde lid, van het wetsvoorstel ook in die situatie de bevoegdheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat om zelf te beslissen.

### *Artikel 12*

Een soortgelijke bepaling is ook opgenomen in artikel 18 van de Tracéwet, met dien verstande dat de termijn waarbinnen het wegaanpassingsbesluit in uitvoering moet zijn genomen aanzienlijk korter is dan de in de Tracéwet opgenomen termijn. Met de formule «in uitvoering nemen» is

beoogd aan te geven dat binnen de genoemde termijn feitelijk moet zijn begonnen met de realisatie van het project.

#### *Artikel 13*

In het derde lid is sprake van afwijking van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht. Om te voorkomen dat tegen het wegaanpassingsbesluit reeds beroep kan worden ingesteld voordat beroep mogelijk is tegen de overige besluiten, die immers ingevolge het wetsvoorstel maximaal vier weken later worden bekendgemaakt, geeft het derde lid een regeling die erop neerkomt dat het instellen van beroep tegen het wegaanpassingsbesluit pas mogelijk wordt als de overige besluiten zijn bekendgemaakt, derhalve in afwijking van artikel 6:8 Awb.

#### *Artikel 15*

Dit artikel betreft allereerst een aantal afwijkingen van de in de Belemmeringenwet Privaatrecht (BP) opgenomen procedure tot oplegging aan een rechthebbende ten aanzien van een onroerende zaak van de verplichting om de aanleg en instandhouding van werken met een openbaar belang met gebruikmaking van die onroerende zaak te gedogen. I.c. gaat het erom voor de eigenaren van kabels en leidingen, van wie kabels en leidingen dienen te verdwijnen vanwege de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit, de procedure van de BP met betrekking tot een nieuwe locatie voor die kabels en leidingen sneller te doen verlopen.

1. In de eerste plaats wordt bepaald dat voor de verlegging van de kabels en leidingen in verband met de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit geen concessie en evenmin een erkenning bij koninklijk besluit, als bedoeld in artikel 1 BP vereist zijn. Dit vereenvoudigt de besluitvorming en levert tijdwinst op.
2. De in de BP opgenomen procedure om te komen tot oplegging van een gedoogplicht blijft grotendeels in stand, met dien verstande dat de rol van gedeputeerde staten in de artikelen 2, vierde en vijfde lid, en 3, tweede lid, BP wordt beperkt teneinde ook hier enige versnelling in de procedure te bereiken.
3. In afwijking van artikel 4 BP kan tegen een besluit tot oplegging van de gedoogplicht rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in plaats van bij het Gerechtshof. Deze bepaling is opgenomen met als doel de beroepsprocedures in de uitvoeringsmodule te stroomlijnen. De bestuursrechtelijke beroepen in verband met een wegaanpassingsproject worden daarmee bij één rechtscollege gebundeld. Artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht, derhalve de bezwaarschriftenprocedure, is niet van toepassing.
4. In afwijking van artikel 4, zesde lid, BP kan zes weken na de bekendmaking (beroepstermijn Awb) aan het gedoogplichtbesluit gevolg worden gegeven.

De aanpassing van wegen ten gevolge van dit wetsvoorstel kan met zich brengen dat kabels en leidingen, in eigendom bij derden, verwijderd dienen te worden. Deze kabels en leidingen liggen in casu in rijksweggebied met vergunning. In het kader van de totstandkoming van het wegaanpassingsbesluit zal geïnventariseerd moeten worden welke kabels en leidingen verwijderd moeten worden. Dit betekent dan tevens dat de desbetreffende vergunning ingetrokken wordt. Deze intrekking geschiedt in het kader van de gecoördineerde vergunningprocedures-regeling van het wetsvoorstel.

De kabels- en leidingbeheerders zien zich vervolgens genoodzaakt een nieuwe plaats te zoeken voor hun kabels en leidingen. Mocht dit niet meer zijn in rijksweggebied – bijvoorbeeld in de nieuwe berm – dan kan zo'n

beheerder met eigenaren van aanliggende gronden proberen minnelijk een zakelijk recht te vestigen waardoor zijn leidingen in die gronden kunnen liggen. Mocht hij met de eigenaren niet tot overeenstemming kunnen komen, dan zal hij toepassing kunnen vragen van de bij dit wetsvoorstel voorgestelde vereenvoudigde procedure voor toepassing van de BP. Deze voorziening maakt het mogelijk dat sneller dan anders het geval zou zijn het wegaanpassingsbesluit in uitvoering genomen kan worden.

Voorts is bepaald dat de Afdeling bestuursrechtspraak een termijn wordt gesteld waarbinnen zij beslist op het beroep in het kader van de BP. Motief hiervoor is enerzijds het belang van de aanvrager (hij dient op korte termijn een beslissing te krijgen waardoor hij weet waar hij aan toe is met betrekking tot het opleggen van een gedoogplicht) en anderzijds het belang van het rijk, gelegen in het realiseren van het wegaanpassingsproject.

Het betreft een termijn van 12 weken na het uitbrengen van het verweerschrift. Hierbij is aangesloten bij de termijn die in artikel 14, eerste lid, van het wetsvoorstel is opgenomen met betrekking tot de beslissing op de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten ervan. Een dergelijke termijntelling ontbreekt in het wetsvoorstel inzake de rijksprojectenprocedure. Gelet op de aard van de gevallen bestaat er in dit verband redelijkerwijs geen behoefte aan een verdagingsmogelijkheid.

#### *Artikel 16*

Met betrekking tot de onteigening bevat het wetsvoorstel een aantal bijzondere voorzieningen.

Allereerst is – in navolging van de constructie zoals die gold voor de dijkversterkingen op grond van de Wet op de waterkering – ervoor gekozen om de Raad van State niet om advies te vragen omtrent het ontwerp van het koninklijk besluit waarbij gronden en rechten ter onteigening bij de Kroon worden voorgedragen. Hiermee wordt een bespoediging bereikt in de administratieve fase van de onteigening van circa 2 maanden.

Voorts is in artikel 12, tweede lid, wettelijk buiten twijfel gesteld dat de in artikel 18, eerste lid, van de onteigeningswet bedoelde dagvaarding reeds kan geschieden nadat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. Er hoeft derhalve niet te worden gewacht tot het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

Het gaat hier om een «kan»-bepaling, die naar bevind van zaken kan worden toegepast. Het ligt voor de hand dat, ingeval er in het beroep tegen het wegaanpassingsbesluit punten van planologische aard zijn ingebracht, geen dagvaarding wordt uitgebracht voordat ter zake onherroepelijk is beslist.

Voor het overige is er in voorzien dat het onteigeningsvonnis van de rechtbank pas in de openbare registers ingeschreven kan worden nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden. Deze bepaling voorkomt derhalve dat een eigenaar of rechthebbende onteigend wordt voordat definitief in rechte is beslist over het aan de onteigening ten grondslag liggend wegaanpassingsbesluit.

#### *Artikel 17*

Het wetsvoorstel bevat een bestuursrechtelijke schadevergoedingsregeling, inhoudende dat schade ten gevolge van een onherroepelijk wegaanpassingsbesluit, een onherroepelijk besluit, afgegeven ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit (waarbij niet alleen valt te denken aan vergunningen en ontheffingen) dan wel een onherroepelijk plan als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, ten aanzien waarvan niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of op andere wijze in een redelijke vergoeding

wordt voorzien, door Onze Minister wordt vergoed. Een en ander kan in een ministeriële regeling worden uitgewerkt.

Met de onderhavige bepaling wordt aangesloten bij de algemeen bestaande bestuursrechtelijke schadevergoedingsregelingen die daarvoor worden gehanteerd.

Het bepaalde in het tweede lid geeft een voorrangsregeling ten opzichte van het bepaalde in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 49 van die wet gaat ervan uit dat het de gemeenteraad is die beslist over de toekenning van de planschadevergoeding. Daar waar het schade-toebrengeende besluit (het wegaanpassingsbesluit of evt. daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluiten) genomen wordt door de minister ligt het in de rede dat de beslissing omtrent de vergoeding van deze schade ook direct genomen wordt door het schadetoebrengeend bestuursorgaan. Eenzelfde soort bepaling is aan te treffen in de Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Staatsblad 2002, 374). Voor de materiële bepaling van de hoogte van de schadevergoeding heeft het bepaalde in artikel 17 overigens geen gevolgen: hierover zal – zoals gebruikelijk in het schadevergoedingsrecht – door deskundigen advies worden uitgebracht.

#### *Artikel 18*

Het onderhavige artikel bevat een wettelijke voorziening met betrekking tot de in de bijlage, onder C bedoelde wegaanpassingsprojecten inzake tangenten Eindhoven. De bestuurlijke procedures met betrekking tot dat project zijn zodanig ver gevorderd, dat het niet praktisch is de besluitvorming ten aanzien van dat project over te doen op basis van de procedure met betrekking tot een wegaanpassingsbesluit. In het eerste lid is dan ook bepaald dat de in hoofdstukken 2 en 3 vervatte procedureregelingen ten aanzien van die wegaanpassingsprojecten niet van toepassing zijn.

Naar het zich laat aanzien zal de bestuurlijke procedure met betrekking tot het onderhavige primaire besluit zijn afgerond op het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel. Het primaire besluit in dezen is een vrijstellingsbesluit ingevolge artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de provinciale verklaring van geen bezwaar met betrekking tot dat besluit.

Niettemin is het wenselijk dat ten behoeve van dat project een voorziening wordt getroffen, die is gericht op bespoediging van de verdere besluitvorming. Deze houdt allereerst in dat, voor het geval de termijn van beroep ten aanzien van de zojuist vermelde beslissing nog niet is begonnen, er, evenals ten aanzien van de wegaanpassingsbesluiten, geen beroep in twee instanties is, maar uitsluitend beroep op de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Door de vantoepassingverklaring van artikel 14 in het derde lid geldt alsdan ook de wettelijke beslistermijn voor de rechter.

Ten aanzien van de besluiten ter uitvoering van bedoelde vrijstelling, waarmee wordt gedoeld op vervolgbesluiten in de vorm van vergunningen en ontheffingen en dergelijke, is niet voorzien in een specifieke coördinatieregeling. Mocht evenwel stagnatie plaatsvinden in de totstandkoming van een uitvoeringsbesluit, dan voorziet de vantoepassingverklaring in het derde lid van artikel 10, derde lid, erin dat de minister van Verkeer en Waterstaat zelf de ontbrekende vergunning kan verlenen.

Voorts is door de vantoepassingverklaring van artikel 13, tweede lid, erin voorzien dat ten aanzien van de uitvoeringsbesluiten geen bezwaarschriftprocedure wordt doorlopen. Tenslotte is voorzien in het van toepassing zijn van hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel, waardoor gebruik kan worden gemaakt van de specifieke voorzieningen met betrekking tot de Belemmeringenwet Privaatrecht en de onteigeningsrechtelijke voorzieningen.

### *Artikel 20*

Deze bepaling betreft een technische aanpassing van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Met de wet is beoogd dat voor elke passage ter hoogte van een betaalpoort onverwijld, en dus niet achteraf daadwerkelijk het verschuldigde bedrag wordt voldaan (Kamerstukken II 2001/02, 27 552, nr. 29, blz. 1). Het toepasselijke artikel 19, derde lid, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen laat echter toe de mogelijkheid van betaling overeenkomstig de aangifte binnen één maand na het ontstaan van de verschuldigdheid. Het voorgestelde artikel 20 neemt deze omissie weg. De betaling dient onverwijld na het doen van aangifte plaats te vinden conform de door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Financiën vastgestelde nadere regels.

### *Artikel 21*

Artikel 16, eerste lid, van de Tijdelijke referendumwet bepaalt dat, indien de inwerkingtreding van een wet waarover een referendum kan worden gehouden, geen uitstel kan lijden, de inwerkingtreding ervan kan worden geregeld in afwijking van de artikelen 12 en 13 van die wet. Met toepassing van genoemde bepaling kan dus worden bewerkstelligd dat de onderhavige wet spoedig in werking kan treden, onverminderd de mogelijkheid over de wet een referendum te houden. In het onderhavige artikel wordt van genoemde mogelijkheid om de inwerkingtreding te regelen in afwijking van de artikelen 12 en 13 van de Tijdelijke referendumwet gebruik gemaakt. Bepaald is dat de wet in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Indien het wetsvoorstel, gericht op intrekking van de Tijdelijke referendumwet, eerder dan het onderhavige wetsvoorstel in werking zal zijn getreden, zal de bepaling worden aangepast.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer,  
P. L. B. A. van Geel