

Vergaderjaar 2004–2005

29 859

Wijziging van de Tracéwet (tweede tranche)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 28 januari 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel. Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

ALGEMEEN

1. Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Tracéwet. De regering geeft aan te streven naar een bespoediging van de besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur. Dit streven wordt door de leden van de CDA-fractie gedeeld.

De regering geeft aan dat in het kader van het project «Beter Geregeld» wordt gestreefd naar verdergaande convergentie tussen de Tracéwet en de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. Een andere inrichting van het wetgevingsinstrumentarium kan hiervan het gevolg zijn, zo stelt de regering. In dat kader stelt het de leden van de CDA-fractie zeer teleur dat het voorliggende wetsvoorstel geen inzicht verschaft in de samenhang tussen de Tracéwet en de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening, noch in de mogelijkheden om procedures verder te versnellen of te vereenvoudigen door een grotere convergentie. Deze leden dringen er sterk op aan om dit inzicht alsnog verschaffen.

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het doel van de wetswijziging om aanpassingen van de bestaande infrastructuur door middel van een verkorte procedure te kunnen laten plaats vinden. Zij hechten echter grote waarde aan een aantal noodzakelijke randvoorwaarden voor de verkorte procedure, een goede inpassing in het verkeersbeleid, een goede afstemming met de Wet op de ruimtelijke ordening. Tevens wijzen zij op de aanbevelingen die de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) heeft gerapporteerd en raken aan deze wetswijziging.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af in hoeverre de voorgenomen wetswijziging zich verhoudt tot het rapport van de TCI. De TCI beveelt immers aan om besluiten over infrastructuur te legitimeren in een structuurvisie waarin integraal de maatschappelijke lusten en lasten in beeld worden gebracht, waarna in een projectprocedure de uitvoering van de infrastructuur zelf gestalte kan krijgen. Ook al moet de Kamer over het rapport van de TCI het debat nog voeren, wellicht is het wel mogelijk een eerste reactie in het kader van de voorliggende wetswijziging van kabinetszijde te ontvangen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Tracéwet (tweede tranche). Zij zijn voorstander van het bespoedigen van besluitvormingsprocedures voor infrastructuur. Zij kunnen daarom in hoofdlijnen instemmen met de voorliggende wetswijziging. Ten aanzien van enkele aspecten van de gewijzigde Tracéwet zouden de leden van de VVD-fractie graag nog enkele opmerkingen willen plaatsen en vragen willen stellen.

De leden van de SP-fractie zijn zeer ontevreden over deze wetswijziging. De Spoedwet wegverbreding was in de ogen van deze leden al ongewenst, maar de structurele variant hiervan is nog veel erger. Deze wetswijziging beoogt de procedure rond uitbreiding van infrastructuur te versnellen. Helaas zoekt deze wijziging de versnellingsmogelijkheden op de verkeerde plekken. In de praktijk duurt voornamelijk de ambtelijke procedure bij de uitbreiding van infrastructuur lang. Hier zal de regering wellicht de procedures kunnen versnellen. Het overslaan van hele procedurele stappen en het verkorten van de inspraakperiode zullen volgens de leden van de SP-fractie nadelige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de besluitvorming.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Tracéwet. Volgens deze leden ontbreekt het aan een deugdelijke analyse van nut en noodzaak van dit wetsvoorstel. De evaluatie van de huidige Tracéwet wijst weliswaar op een knelpunt in de lengte van de procedures, maar geeft hiervoor andere oorzaken dan waar met dit wetsvoorstel een oplossing voor wordt gezocht. De leden van de fractie van GroenLinks vrezen dat het probleem niet wordt opgelost, maar dat de wijziging ten koste gaat van de kwaliteit en zorgvuldigheid van de procedures.

De leden van de fractie van GroenLinks wijzen erop dat de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten onlangs adviezen heeft uitgebracht die in sterke mate betrekking hebben op de besluitvormingsprocedures voor infraprojecten. Het is deze leden opgevallen dat de voorstellen van de regering voor de Tracéwet hier sterk aan gerelateerd zijn en zelfs haaks op staan. Ziet de regering aanleiding om de wijziging van de Tracéwet aan te houden en zo nodig te herzien op basis van de voorstellen van de commissie?

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij onderschrijven het standpunt dat het wenselijk is besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur niet langer te laten duren dan strikt noodzakelijk is. Over de inhoud van dit wetsvoorstel willen deze leden het kabinet enkele vragen voorleggen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij constateren, dat het wetsvoorstel een bespoediging beoogt van besluitvormingsprocedures voor de aanleg en aanpassing van hoofdinfrastructuur. De leden van de SGP-fractie waarderen dit wetsvoorstel, in die zin dat hiermee kan worden voorkomen dat

er ad-hocwetgeving (zoals de Spoedwet wegverbreding) moet worden opgesteld.

2. De verkorte tracéwetprocedure

Met instemming constateren de leden van de CDA-fractie dat de verkorte procedure voor uitbreidings- en benuttingsmaatregelen in het wetsvoorstel is opgenomen. Deze procedure is vergelijkbaar met de procedure van de Spoedwet wegverbreding. Deze leden vragen de regering om nader aan te geven in hoeverre het wetsvoorstel rekening houdt met de uitspraak van de Raad van State inzake het beroep tegen het wegaanpassingsbesluit A2 Den Bosch-Eindhoven. De vernietiging van het besluit had niet alleen betrekking op de m.e.r.-plicht bij benuttingsmaatregelen, maar ook op mate waarin rekening was gehouden met de verkeersveiligheid, geluidsnormen en luchtkwaliteit. Kan de regering aangeven op welke wijze deze aspecten in de voorgestelde verkorte procedure zorgvuldig worden afgewogen? Hoe verhouden de huidige wettelijke verplichtingen op het terrein van luchtkwaliteit, geluid en m.e.r.-plicht zich tot Europese voorschriften? En kan de regering aangeven in hoeverre er vertraging wordt voorzien bij de uitvoering van de tweede tranche wegverbredingsprojecten, die moeten worden uitgevoerd met de verkorte procedure van de aangepaste Tracéwet?

In de Memorie van Toelichting geeft de regering aan dat het wetsvoorstel geen wijziging brengt in de wettelijke procedure voor de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur. De regering acht het hier nuttig om een zelfstandige trajectnota/MER- en standpuntfase te doorlopen, aangezien de ingrijpende tracékeuze nog moet worden gemaakt. De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven hoeveel tijd het volledig doorlopen van deze aanlegprocedure in beslag neemt. In hoeverre kan er nog tijdwinst worden bereikt door de «verkenningfase» meer te integreren met de trajectnota- en standpuntfase? In hoeverre kan een grotere convergentie met de rijksprojectenprocedure uit de WRO nog tijdwinst opleveren? En welke mogelijkheden ziet de regering nog om de periode van 11 maanden in te korten, die minimaal nodig is om te komen van een regeringsstandpunt over het tracé tot een ontwerp-tracébesluit (6 maanden) en het tracébesluit (5 maanden)?

De leden van de CDA-fractie constateren dat een deel van de voorziene tijdwinst wordt gevonden in het beter voorbereiden van projecten in de «verkenningfase», voorafgaand aan de tracéwetprocedure. In het kabinetsstandpunt (2003) is aangegeven dat voortaan in de planstudie alleen nog de alternatieven worden onderzocht «waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze tot uitvoering komen.» Dit betekent dat in een tamelijk vroeg stadium afwegingen worden gemaakt over nut en noodzaak, de mate waarin alternatieven hieraan bijdragen en de financiële haalbaarheid. Pas daarna wordt het project toegelaten tot de formele tracéwetprocedure. Deze leden vragen de regering of materiële afwegingen zich hierdoor niet te zeer zullen onttrekken aan de tracéwetprocedure, die er toch op gericht is te komen tot een zorgvuldige afweging van alternatieven.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering aan te geven in hoeverre de tracéwetprocedure voldoende is toegesneden op het voorbereiden en uitvoeren van infrastructuurprojecten in publiek-private samenwerkingsverbanden. In hoeverre stelt PPS, waarbij het benutten van de creativiteit van private partijen bij het ontwerp een belangrijk uitgangspunt is, aanvullende of afwijkende eisen aan de procedure?

Voor de leden van de PvdA-fractie is nog niet helemaal duidelijk op welke aanpassingen de verkorte procedure van toepassing kan worden verklaard. Valt bijvoorbeeld het toevoegen van «normale» rijstroken ook onder het bereik van de verkorte procedure?

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of er niet te vanzelfsprekend wordt uitgegaan van het gegeven dat aanpassing van bestaande infrastructuur altijd de voorkeur heeft boven het aanleggen van nieuwe tracés en dat ingrijpende locatiekeuzes dus niet meer aan de orde zijn. De vraag is of dit altijd opgaat. Hoe waarborgt de wetswijziging dat in situaties waarbij aanpassing van de bestaande infrastructuur mogelijk niet altijd de meest milieuvriendelijke of maatschappelijk gewenste oplossing is, dit ook daadwerkelijk tot uiting komt?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven de kern van het wetsvoorstel dat zegt dat voor veel infrastructurele projecten de fasen van trajectnota en standpunt zullen komen te vervallen. Zij vragen zich af of de regering ook mogelijkheden ziet om de stappen van toekomstige procedure voor de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur verder te stroomlijnen. Uiteraard zonder dat dit ten koste gaat van de benodigde zorgvuldigheid. In de Memorie van Toelichting wordt aangegeven dat de minister van VROM indien gewenst af kan zien van verdere betrokkenheid bij de tracéwetprocedure. Deze beslissing wordt gemotiveerd bij de aanvangsbeslissing. Hierbij bieden de beleidskaders op het terrein van de ruimtelijke ordening een referentiekader. Kan nader worden aangegeven waaruit dit referentiekader bestaat, hoe zwaar de diverse beschikbare kaders hierin wegen en hoe de Nota Ruimte hierbij invloed heeft?

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat het wetsvoorstel in ieder geval de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur onaangetast laat. De Betuweroute en de HSL-Zuid hebben wel geleerd dat deze procedures eerder beter dienen te geschieden dan korter, aldus deze leden. De trajectnota komt te vervallen bij de verkorte procedure. De leden van de SP-fractie vragen zich af wat de gevolgen hiervan zullen zijn. Kan worden aangegeven hoe vaak een trajectnota de afgelopen jaren een negatief advies gekregen heeft? Kan hierbij ook worden aangegeven wat de bijdrage van de trajectnota de afgelopen jaren is geweest in het daadwerkelijk beter bepalen van de uitbreiding van infrastructuur? De regering stelt nu dat deze stap een overbodige stap is. Kan zij aangeven waarom deze stap destijds ingevoerd is en waarom dat argument nu niet meer omgaat? Met het verdwijnen van de trajectnota, verdwijnt er ook een «go/no go»-moment. Is de regering bereid er voor te zorgen om een ander extra «go/ no go»-moment in te voeren, om te voorkomen dat we op een rijdende trein stappen en niet meer kunnen afstappen (denk aan de lessen van de Betuweroute en HSL-Zuid)?

De leden van de fractie van GroenLinks betreuren het dat de fase van trajectnota voor bepaalde projecten zal vervallen en dat daardoor het MER niet meer aan deze fase maar aan die van het tracébesluit gekoppeld zal worden. De regering beoogt met het schrappen van deze fase een verkorting van de procedure. Het is echter onduidelijk waarom het kabinet voor deze maatregel kiest. Want is het niet zo dat uit de evaluatie van de Tracéwet, die door de Universiteit Utrecht is uitgevoerd, blijkt dat de grootste vertraging in de procedures voor infrastructurele projecten optreedt bij de Rijksoverheid zelf? De UU concludeert letterlijk, en de regering schrijft dit ook aan de Kamer in haar brief van 22 december 2003, dat «belangrijker voor de toepassing van de Tracéwet dan wetswijziging een verbetering van de interne werkwijze van de overheid is». Verschillende oorzaken voor vertraging worden genoemd: een onvoldoende duidelijk standpunt, onvoldoende tijdige afstemming met overige overheden en belanghebbenden, onvoldoende capaciteit bij de regionale directies, de lange tijd die de bestuurskern nodig heeft om een besluit te nemen en de onduidelijkheid over de beschikbaarheid van financiële middelen.

Waarom wordt voor deze oplossing (wijziging Tracéwet) gekozen, terwijl het probleem elders ligt? Op welke manier is de regering van plan om de daadwerkelijke problemen aan te pakken? Welke concrete maatregelen heeft zij daarbij voor ogen en wanneer en hoe zullen die geëffectueerd worden?

In dit verband wijzen de leden van de fractie van GroenLinks nog op de conclusie van een interlandelijke vergelijkende studie van besluitvormingsprocedures uit 1998 (Internationale vergelijking besluitvorming infrastructuur), die door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld. Het ministerie stelt daarin dat: «Landen die inzetten op snelle besluitvorming slagen er niet in dit te bereiken, maar boeten wel aan rijkdom in de afwegingen in, terwijl landen waar een breed perspectief en heroverweging hoog worden gewaardeerd deze rijkdom wel realiseren zonder snelheid te verliezen». De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering uit te leggen waarom deze conclusie niet terugkomt in het kabinetsstandpunt en onderhavig wetsvoorstel.

De regering gaat er in het wetsvoorstel van uit dat alle nieuw aan te leggen infrastructuur dermate complex is dat dit een trajectnota vereist. De leden van de fractie van GroenLinks wijzen op de grootschalige wegverbredingsprojecten die in het verleden zijn uitgevoerd, waarvoor nu de tracéwetprocedure wordt doorlopen of die gepland staan, zoals de A2 Utrecht-Amsterdam, de A12 Gouda-Utrecht-Arnhem, de A1 Barneveld-Deventer etcetera. Waarom worden deze projecten als weinig complex beschouwd?

De leden van de SGP-fractie merken op, dat reeds meermalen is aange-toond, dat veel tijdverlies rond infrastructuurprojecten geen primair gevolg is van moeizame (inspraak)procedures, maar veeleer gevolg is van een gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en belangenorganisaties. In dit verband wordt onder meer in het rapport van de Raad voor Verkeer en waterstaat «Ambities bundelen» en van het rapport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat «Internationale vergelijking Besluitvorming Infrastructuur» aangeduid dat met het verbeteren van het procesmanagement veel meer winst valt te boeken dan met het verkorten van procedures. Heeft de regering dit voldoende meegewogen en op welke wijze, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Daarnaast blijkt, zo stellen de leden van de SGP-fractie, uit het rapport van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid «Evaluatie voortgang infrastructuur» dat veel vertraging bij de aanleg van infrastructuur voortkomt uit tekorten op het budget, waardoor vaak problemen met de inpassing ontstaan. De leden van de SGP-fractie informeren of voor deze aspecten voldoende aandacht bestaat en of de aandacht nu niet te eenzijdig wordt gericht op het verkorten van procedures. Wordt met het verkorten van procedures de druk op het – tekort schietende – budget niet alleen maar nijpender? Hoe groot is derhalve de garantie dat met dit wetsvoorstel de beoogde wegaanpassingen inderdaad sneller worden gerealiseerd en de financiën niet alsnog de geboekte tijdwinst door kortere procedures teniet doet?

De leden van de SGP-fractie maken zich zorgen over de vraag of de «tempo-versnelling» die met dit wetsvoorstel wordt nagestreefd geen risico's in zich draagt in verband met de eisen (onder meer ten aanzien van luchtkwaliteit) die Europese richtlijnen met zich brengen. Wat kan hierover gezegd worden? Doet de voorgestane versnelling geen afbreuk aan de zorgvuldigheid die juist op dit punt vereist is?

3. Uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet

De verkorte procedure kan ook worden toegepast voor niet m.e.r.-plichtige activiteiten. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering nader kan toelichten om welke activiteiten het hier gaat en waarom deze onder

werking van de Tracéwet worden gebracht. De leden van de fractie van GroenLinks vragen welke procedure er nu geldt voor dit type projecten en wat de wetswijziging hieraan zal veranderen.

De leden van de SGP-fractie vragen of kan worden aangegeven wat de meerwaarde van dit voorstel is. In hoeverre leidt dit juist tot vertraging in de procedure?

4. Relatie Tracéwet en Besluit milieu-effectrapportage 1994

De Raad van State heeft onlangs bepaald dat voor elke verbreding van een hoofdweg een milieu-effectrapport moet worden opgesteld. Volgens de Raad van State moeten alle wijzigingen aan hoofdinfrastructuur zoals opgenomen in het voorgestelde artikel 2, eerste lid onder b), als m.e.r.-plichtige activiteit worden beschouwd op basis van de huidige wetgeving. De leden van de VVD-fractie vrezen dat deze uitspraak veel van de beoogde voordelen van het voorliggende wetsvoorstel weer teniet kan doen. Kan de regering aangeven of zij binnen de huidige wetgeving nog mogelijkheden ziet om benuttingsmaatregelen versneld uit te voeren? Mocht dit niet het geval zijn, kan de regering dan aangeven of zij van plan is een wetswijziging in te dienen die een versnelde procedure toch mogelijk kan maken? Dit zou aansluiten bij de aangenomen motie Hofstra (29 800 XII, nr. 24). Is de regering bereid te streven naar een vrijstelling indien blijkt dat Europese richtlijnen een belemmering vormen voor een mogelijke wetswijziging? Daarnaast zou overwogen kunnen worden een sobere en korte m.e.r.-procedure uit te voeren ten behoeve van benuttingsmaatregelen. Dit zou makkelijk mogelijk moeten kunnen zijn aangezien veel van de milieu-effecten al bekend verondersteld mogen zijn. In het verleden is immers al een volledige m.e.r.-procedure uitgevoerd voor deze wegen. Een korte aanvulling op die procedure volstaat dan. Op deze wijze wordt het hoofddoel van de wetswijziging, het bespoedigen van de procedures, alsnog bewerkstelligd. De leden van de VVD-fractie vragen de regering hierop te reageren.

Tijdens de behandeling van de begroting 2005 van Verkeer en Waterstaat is de motie Hofstra (29 800 XII, nr. 24) aangenomen. Hierin wordt de regering verzocht bij een bezwaarprocedure tegen infrastructurele projecten te oordelen volgens de regelgeving die gold op het moment dat het politieke besluit voor het project werd genomen. Hoe verhoudt deze motie zich met de nu voorliggende wetswijziging?

De leden van de fractie van GroenLinks maken zich grote zorgen over de gevolgen van de koppelen van het MER aan het OTB in plaats van aan de trajectnota. Zoals ook de Raad van State aangeeft worden in een trajectnota op een ander abstractieniveau alternatieven geformuleerd dan bij een OTB. Want ook voor wegverbredingsprojecten geldt dat er alternatieven zijn die verder gaan dan alleen de keuze tussen 1 of 2 extra stroken en/of links of rechts van de bestaande weg. Er zijn meer alternatieven denkbaar voor het oplossen van een congestieprobleem dan wegverbreding alleen. Immers, gedacht kan worden aan het invoeren van een bepaalde vorm van beprijzing, aan investeringen in alternatieve vormen van vervoer of andere manier van het beter benutten van bestaande weginfra, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van op- en afritten of een (tijdelijk) inhaalverbod voor vrachtwagens. Al deze alternatieven zullen in een trajectnota afgewogen kunnen worden en op effecten op natuur en milieu doorgerekend moeten worden. Door het MER te koppelen aan het OTB zijn dergelijke alternatieven, die mogelijk beter scoren op gebied van milieu, leefbaarheid, betaalbaarheid of draagvlak, niet meer in beeld. De leden van de fractie van GroenLinks vragen in te gaan op dit majeure bezwaar dat ook door de Raad van State is aangedragen. De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering ook in dit verband te reageren op de conclusie van de Universiteit Utrecht in de

evaluatie dat de koppeling van de trajectnota aan het MER een gelukkige is. Tevens wijzen zij op de conclusie van NovioConsult in de evaluatie van de m.e.r. uit 2003 dat de koppeling van het MER aan de trajectnota de juiste methode is om ten volle aan de mer-plicht te voldoen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of de regering advies aan de commissie m.e.r. heeft gevraagd over het onderhavige wetsvoorstel. Zo ja, hoe luidt dit advies? Zo nee, is de regering bereid dit alsnog te vragen? Een dergelijk advies lijkt de leden van de GroenLinks-fractie uitermate nuttig, gezien de gevolgen van het voorstel voor de m.e.r.-procedure en de opmerkingen van de Raad van State hierover.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennis genomen van het voornemen het MER te koppelen aan het ontwerptracébesluit. Terecht stelt de Raad van State hier kritische vragen over. Moet uit de reactie in het nader rapport worden afgeleid dat de beoogde procedure erop neer komt dat in het MER alleen nog uitvoeringsalternatieven (technische inrichtingsvarianten) serieus in beeld worden gebracht en dat verkeerskundige alternatieven eigenlijk geen schijn van kans meer maken? Zo nee, kan dit nader worden onderbouwd?

5. Voortgangsrapportage

Het wetsvoorstel bevat het voorstel om halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang van de projecten die worden uitgevoerd binnen de Tracéwet. Hierin wordt een totaaloverzicht gegeven van de stand van zaken, de voortgang en de (redenen van) vertragingen. De leden van de CDA-fractie kunnen hiermee instemmen. Kan de regering aangeven of in deze rapportage ook budgetoverschrijdingen en projectrisico's aan de orde zullen komen?

De leden van de PvdA-fractie delen het voornemen om in halfjaarlijkse voortgangsrapportages de Kamer te informeren over de voortgang van projecten die de tracéwetprocedure doorlopen. Zij vragen of daarbij aangegeven kan worden welke aspecten in die rapportages aan bod komen. Zo hechten de leden van de PvdA-fractie niet alleen aan het overzicht, maar ook aan inzicht in de oorzaken van eventuele vertragingen en de consequenties voor het vervolg.

De leden van de VVD-fractie kunnen instemmen met het voorstel om de nu nog verplichte uitstelbrieven af te schaffen en te vervangen door een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over alle projecten. Deze leden vragen zich wel af aan welke randvoorwaarden deze rapportages moeten gaan voldoen. Te denken valt aan de redenen van de overschrijding, de gevolgen hiervan voor de planning, de mogelijke consequenties voor andere projecten etc. Graag vernemen de leden van de VVD-fractie een nadere toelichting op dit punt. Daarnaast vragen zij zich af of, en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden om deze structurele overschrijdingen terug te dringen.

6. Interne werkwijze

De leden van de CDA-fractie herinneren de regering aan de toezegging, gedaan in het algemeen overleg over het kabinetsstandpunt, om nader aan te geven welke verbeteringen worden doorgevoerd in de interne organisatie en procedures. De evaluatie van de Tracéwet van de Universiteit van Utrecht gaf immers aan dat winst te behalen valt door verbetering van de interne werkwijze bij de overheid.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat volgens het evaluatierapport van de Universiteit Utrecht een belangrijke oorzaak voor de vertragingen

de interne werkwijze van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is. Kan inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre vertragingen in de besluitvorming te wijten zijn aan de interne werkwijze dan wel aan de te volgen wettelijke procedures? Verkorte procedures zijn immers alleen zinvol als deze gesteund worden door verbeteringen in het interne werkproces.

De Memorie van Toelichting verwijst naar verbeteringen binnen de interne werkwijze van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De leden van de VVD-fractie vragen of de doorgevoerde verbeteringen verder geconcretiseerd kunnen worden.

7. Tijdwinst

Het kabinet gaat uit van een versnelling, door de verkorte procedure, van de besluitvorming met 1 à 1,5 jaar. De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarop deze aanname is gebaseerd. Kan aangegeven worden hoe tot dit getal is gekomen? Is het zo dat versnelling van een bepaalde fase van besluitvorming wellicht gecompenseerd wordt door vertragingen elders? Is een dergelijk effect meegenomen in de bepaling van de verwachting?

Aangegeven wordt dat strengere eisen die worden gesteld aan de start van de planstudie, met name duidelijkheid over financiering, tijdwinst op zullen leveren. De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe dit zijn beslag zal krijgen. Welke eisen zullen gesteld worden? Welke consequenties zal dit hebben voor de planning in het MIT en de begrotings-systematiek? Zal het nodig zijn de MIT-spelregels aan te passen? Zal dit betekenen dat de categorie 2 en 3 projecten uit het MIT zullen vervallen?

De inspraakmogelijkheden worden drastisch verkleind in de verkorte procedure. De leden van de SP-fractie vragen waarom juist deze periode verkleind moet worden. Kan worden aangegeven hoeveel inspraak er de afgelopen jaren geweest is bij de Trajectnota? Kan ook worden aangegeven hoeveel inspraak er de afgelopen jaren is geweest bij het ontwerp-tracébesluit? Hoe denkt de regering dat de hoeveelheid inspraak zich zal ontwikkelen bij de verkorting van de inspraakperiode? Met het verkorten van de inspraakperiode wordt het moeilijker voor geïnteresseerden om met een goede inbreng te komen. Waarop baseert de regering de verkorting van deze termijn van 8 naar 6 weken? De SP-fractie vraagt zich af waarom de inspraakperiode zo kort is, terwijl de overheden veel meer tijd hebben.

De verwachte tijdwinst bedraagt minimaal 1 tot 1 ½ jaar. De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken het kabinet in dit kader aan te geven hoe deze tijdwinst moet worden gezien in relatie tot de gevolgen van de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarover op pagina 7 van de toelichting wordt gesproken. Met andere woorden, in hoeverre wordt het feit dat de betreffende wijzigingen van de hoofdweg alle m.e.r.-plichtig zijn geworden voor wat betreft het tijdsbeslag gecompenseerd door de nu voorgestelde maatregelen?

8. Administratieve lasten/financiële gevolgen

De regering spreekt over een vermindering van de bestuurslasten. De leden van de SP-fractie vragen hoeveel de regering met dit wetsvoorstel de bestuurslasten denkt te kunnen verminderen. Waar komt deze bezuiniging met name vandaan? De SP-fractie denkt dat de bezuiniging op de verkeerde plek gelegd wordt. Indien binnen een besluitvormingsprocedure van 5 maanden de inspraak slechts 6 weken mag duren, is het logisch om te bedenken dat vooral de ambtelijke procedures lang

verlopen. Kan de regering daar inzicht in geven? Hoeveel denkt de regering hier te kunnen besparen?

Deze wetswijziging komt er volgens de SP-leden kortom op neer dat de bureaucratie redelijk gehandhaafd mag blijven. Wel wordt het draagvlak bij uitbreiding van infrastructuur aangetast en wordt er minder weerwoord geduld. Minder inspraak zal mogelijk een negatieve invloed hebben op de besluitvorming. Daarom verzoeken de leden van de SP-fractie de regering om dit wetsvoorstel in te trekken.

Artikelen

Onderdeel F

Het Evaluatierapport van de Universiteit van Utrecht aangaande de Tracéwet geeft aan dat planologische implicaties voor de bredere omgeving van het tracébesluit wettelijk verplicht in een vroeg stadium moeten worden aangegeven. In de Memorie van Toelichting wordt hieraan tegemoet gekomen door te stellen dat de planologische implicaties voor de bredere omgeving moeten worden beschreven naar de kennis en stand van zaken die op dat moment aanwezig is. De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven wat exact verstaan wordt onder planologische implicaties en ruimtelijke gevolgen en hoe ruim deze begrippen moeten worden gelezen. Kan ook worden aangegeven of in dit kader wordt gekeken naar eventuele financiële implicaties en gevolgen? Dit ter voorkoming van onduidelijkheden op dit gebied hetgeen wellicht tot een langere doorlooptijd kan leiden. Kan de regering nader aangeven waarom zij deze verplichting noodzakelijk acht? Dit mede in het licht van de mogelijkheden die de komende Wet op de ruimtelijke ordening biedt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren wat precies moet worden verstaan onder «planologische implicaties voor de bredere omgeving». Deelt het kabinet het standpunt van Bouwend Nederland dat dit begrip tot interpretatieverschillen en dus tijdverlies kan leiden (brief Bouwend Nederland, dd. 7 januari 2005, p.2)?

Onderdeel N

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Raad van State ten aanzien van de verkorte procedure kritisch heeft gereageerd op het voorstel om de mogelijkheid te schrappen tot het vaststellen van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit (artikel 14). Volgens de Raad is het gevaar dat bij gegronde bedenkingen op het OTB een geheel nieuw ontwerpbesluit zal moeten worden vastgesteld. Kan de regering aangeven of het opstellen van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit tijdwinst kan opleveren ten opzichte van de situatie waarin een nieuw ontwerpbesluit moet worden gemaakt, bijvoorbeeld doordat hiervoor een aangepaste procedure geldt?

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers