

76ste vergadering

Donderdag 1 mei 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 82 leden, te weten:

Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Biesheuvel, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Van den Bos, Van Boxtel, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Dijkma, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van der Heijden, Hendriks, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Ten Hoopen, Huys, Janmaat, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, Korthals, Lansink, Leers, Marijnissen, Mateman, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Passtoors, Poppe, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Van Rooy, Schutte, Schuurman, Stellingwerf, Terpstra, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Visser-van Doorn, Van der Vlies, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Wolffensperger en Wolters,

en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat.

□

De **voorzitter**: Met excuses voor het iets latere aanvangsuur open ik de vergadering. Er zijn inmiddels 78 leden aanwezig.

Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Adelmund, Apostolou, M.M. van der Burg, Crone, Dijkman, Veenstra, Van Gelder, Van Heemst, Houda, Kalsbeek-Jasperse, Liemburg, Lilipaly, Middel, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oudkerk, Van Oven, Van der Ploeg, Rehwinkel, Sterk, Swildens-Rozendaal, Van Traa, Valk, Verspaget, Vliegthart, H. Vos, Wallage, Witteveen-Hevinga, Woltjer, Van Zijl, Van Zuijlen en Zijlstra, wegens viering van de internationale dag van de arbeid;

Dittrich, Van den Berg, Van Dijke, Oedayraj Singh Varma, Hofstra, Aiking-van Wageningen, Nijpels-Hezemans, R.A. Meijer, Dankers, Reitsma en Soutendijk-van Appeldoorn, wegens bezigheden elders;

Smits, wegens verblijf buitenslands;

H.G.J. Kamp, wegens verblijf buitenslands, tot en met 8 mei.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing en van de Woningwet (gevolgen niet naleven financiële bepalingen, opheffen Rijkscommissie voor de Volkshuisvesting en Coördinatiecommissie stadsvernieuwing) (25044).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Tracéwet, houdende nadere aanwijzing van enige gevallen waarin die wet wordt toegepast, alsmede een nadere inpassing van hogere-waardenbesluiten krachtens de Wet geluidhinder en enkele andere verbeteringen (25018).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Dit wetsvoorstel is van tamelijk technische aard. In hoofdzaak betreft het de afstemming inzake de MER-plicht en de tracé-plicht. Ik heb daarover twee opmerkingen.

In de eerste plaats vraag ik mij af in hoeverre het bij zo'n voorstel mogelijk is om de presentatie van de inhoud ongeveer op kniehoogte gestalte te geven. Met name de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag munten niet uit door toegankelijkheid. Enige hersengymnastiek is bij iedere lezing opnieuw vereist. Kamerleden zijn niet allen juristen doch worden wel geacht als medewetgever heldere en toegankelijke wetgeving te maken die ook voor de burgers te begrijpen valt. Dat geldt uiteraard ook voor toelichtingen, die juist bij een procedureel wetsvoorstel voor een breder publiek hanteerbaar moeten zijn. Ik vraag daarvoor met nadruk de aandacht van de minister.

In de tweede plaats ga ik in op het door mij ingediende amendement. Doel daarvan is om de gecombineerde MER-tracéplicht niet alleen



Mevrouw Versnel-Schmitz (D66)

van toepassing te verklaren op natuurmonumenten, op in een streekplan begrensd kerngebied, op een natuurontwikkelingsgebied of op een onderdeel van de ecologische hoofdstructuur, maar ook op de rijksbufferzones zoals gedefinieerd in de PKB Vinex. Voor alle duidelijkheid geef ik nog eens de definitie van de rijksbufferzones. Om te voorkomen dat stadsgewesten aaneengroeien, zijn en worden bufferzones aangewezen: namelijk goed ingerichte open ruimten tussen stadsgewesten waarin door zorgvuldige bestemming, inrichting en beheer, door grondaankopen door de overheid, een duurzaam agrarisch grondgebruik en, in delen, een inrichting voor recreatie, bos en natuur wordt nagestreefd.

Voorzitter! Hoewel de aard van een rijksbufferzone planologisch is, evenals overigens het streekplan, raakt de feitelijke functie die van de overige elementen zoals genoemd in artikel 2, lid 2. In feite zullen veel rijksbufferzones reeds elementen van natuurmonumenten, natuurontwikkelingsgebied of ecologische zone in zich hebben. Het gaat in de definitie van de rijksbufferzone met name om begrippen zoals "zorgvuldige bestemming", "duurzaam agrarisch grondgebruik" en "inrichting voor recreatie, bos en natuur". Is het dan niet veel praktischer, mede gezien de functie

van de rijksbufferzones – het open gebied tussen de steden – om van meet af aan de duidelijkheid te bieden dat een daarin gelegen tracé tevens MER-plichtig is? Een MER-plicht opgedeeld in stukjes van het totaal, is toch ook niet echt bevredigend, zoals het geval kan zijn als de rijksbufferzone geen tracé-MER-plicht heeft en er wel delen van die zone vallen onder de huidige definitie van artikel 2.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Kan mevrouw Versnel mij vertellen wat het nut en de noodzaak is van haar amendement? Het kabinet, waarvan onze partijen deel uitmaken, wil namelijk zo weinig mogelijk regelgeving. Nu "fabriek" u er toch weer wat bij.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Vaak wordt er in zo'n gebied op een later tijdstip alsnog gevraagd om een MER-plicht. Dan is er al een groot deel van de procedure gevolgd. Het is ontzettend jammer als die procedure daardoor wordt verlengd. Het is dus beter om van het begin af aan de MER-plicht op te leggen als het gaat om een rijksbufferzone. Juist bij die rijksbufferzones, die in het open gebied tussen de steden liggen, kun je er redelijk zeker van zijn dat er bij het aanleggen van tracés om een MER gevraagd wordt. Als dat dan toch het geval is, of voor

delen het geval is, kan dat beter van het begin af aan gebeuren. Er zal dan zomin mogelijk sprake zijn van tijdverlies en het heeft nog andere voordelen, zoals het beschrijven van alternatieven en het duidelijk worden van de milieueffecten. Ik denk dan ook aan het voordeel van besluitvorming via de MER waaraan het verlenen van vergunningen gekoppeld wordt. Dat bespaart ook tijd. Bovendien worden de faseringen duidelijker, waardoor de besluitvorming beter gestroomlijnd is.

De heer **Blaauw** (VVD): Kunt u mij een voorbeeld geven uit het recente verleden waarbij dit een rol speelde?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Die rijksbufferzones zijn pas recent omgrensd.

De heer **Blaauw** (VVD): Ja, maar u hebt natuurlijk ervaring op dit gebied, anders zou u niet bezorgd zijn. U bent ook tegen stroperigheid en tegen extra procedures die niet noodzakelijk zijn. Nu last u een extra procedure in onder het mom dat de zaken daardoor worden versneld. Maar mijns inziens plakt u er gewoon weer iets bij.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Allereerst maak ik bezwaar tegen het woord "stroperigheid". Ik ben het met u eens dat er geen sprake moet zijn van onnodig tijdverlies bij procedures. Daarom is het beter om van het begin af aan te kiezen voor een stroomlijning. Zoals ik al zei, zijn die rijksbufferzones recent omgrensd. Overigens is er nog juridisch gedoe over, dat naar ik hoop bij de actualisering van de Vinex definitief geregeld zal worden. Ik denk in dit verband aan het gebied van Midden-Delfland, het gebied tussen Utrecht en Hilversum, tussen Hilversum en het IJmeer en rondom Abcoude. Zo zijn er meer plekken te noemen. Inmiddels gaat het om zeven à acht gebieden in de voorstellen.

De heer **Blaauw** (VVD): Maar die fundamentele discussie moet toch gevoerd worden bij het instellen van die bufferzones. Het lijkt mij niet zinnig om hier via een achterkantje iets in de regelgeving te frommelen. U geeft ook bij uw amendement aan dat er dan elders ook iets moet veranderen.

Versnel-Schmitz

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Daar heeft u gelijk in. Ik heb dat dan ook voor alle duidelijkheid bij mijn amendement aangegeven. De reden waarom ik hier voorstander van ben, is dat het gebruikelijk is om te beginnen met het wijzigen van een wet alvorens over te gaan tot het wijzigen van een besluit. Daarom heb ik dit amendement op deze wet ingediend.

De heer **Blaauw** (VVD): U geeft zelf aan dat er nogal wat discussie is over de bufferzones en dat daarbij juridische elementen een rol spelen. Toch wilt u iets doordrukken waarover eigenlijk in den brede fundamenteel in deze Kamer zou moeten worden gedebatteerd, zodat iedereen daar weet van heeft.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wil helemaal niets doordrukken. Dat is flauwekul. Ik kom met een amendement omdat ik vind dat dit relevante punt in de Tracéwet moet worden opgenomen en overigens ook in de gehele MER-procedure. Dat is mijn doelstelling. Als u het met de doelstelling eens bent, maar vindt dat het op een andere manier moet, heeft u mijn zegen. Dan kunnen wij bekijken wat wij het beste zouden kunnen doen. Maar dat neemt niet weg dat ik vind dat een probleem primair bij wetgeving aan de orde gesteld moet worden en niet bij een besluit, waarop wij overigens betrekkelijk weinig invloed hebben.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik sta nog één interruptie toe en wijs u erop dat u zich niet eens heeft aangemeld voor de eerste termijn.

De heer **Blaauw** (VVD): Nee, dat klopt, daarom heb ik u ook gezegd dat ik het op deze manier wilde doen.

Ik sta niet sympathiek tegenover het idee van mevrouw Versnel. Laat ik dat even heel scherp stellen. Ik zal haar wat dat betreft dus niet steunen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is dan jammer, hoe dan ook.

Mevrouw **Assen** (CDA): Voorzitter! Ook ik vraag mij af of dit wel de geëigende manier is om de discussie over de bufferzones en de MER-plicht voor de bufferzones aan te

zwengelen, zowel inhoudelijk als procedureel. Het is de vraag of het noodzakelijk is dat voor alle bufferzones en alle activiteiten een MER-plicht geldt. Dat lijkt mij nogal een overkill. De bufferzones zijn in eerste instantie bedoeld om een uitbreiding van de verstedelijking tegen te gaan. De MER-plicht is een extra belasting. Het lijkt mij nogal overdreven om het op deze manier te regelen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat valt mij van mevrouw Assen tegen, gezien de inzet die haar fractie altijd heeft gehad op het gebied van milieu en landschap. Het is jammer als daar een tournure in verschijnt. Een bufferzone is niet alleen bedoeld om verstedelijking tegen te gaan; het gebied tussen de steden is heel belangrijk. Het heeft nog een positief doel. Het is een belangrijke rustplek, een belangrijke recreatieplek. Om dat aan te geven heb ik de definitie van een rijksbufferzone ook voorgelezen. Dat zijn typisch gebieden ten nutte van de stedeling, gebieden waarin zij zich kunnen verpozen. Ik zet het maar eens heel ouderwets neer. Het is belangrijk voor de mens om dat te kunnen blijven doen.

Ik blijf het daarom van belang vinden om dat te regelen. Ik ben het niet met mevrouw Assen eens dat van overkill sprake is. Zij zegt ook dat een MER extra belast. Net heb ik getracht tegenover mijnheer Blaauw uiteen te zetten dat een en ander procedureel gezien beter uitkomt als hierover vanaf het begin helderheid bestaat. Er moeten alternatieve tafelen komen, de meest milieuvriendelijke varianten moeten aan de orde komen en dat soort zaken. De inspraak moet duidelijk geregeld zijn en de vergunningen moeten er meteen aan geplakt kunnen worden, zodat dit niet in een later stadium hoeft. Dit geldt temeer omdat vaak voor delen van de rijksbufferzone al een MER-plicht geldt vanwege de overige definities die gegeven worden in artikel 2, lid 2.

Mevrouw **Assen** (CDA): Via de ruimtelijke ordening kun je de ongewenste ontwikkelingen juist beter tegengaan dan via deze Tracéwet. Het lijkt mij daarom dat het beter op die manier aan de orde kan komen dan hierbij.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De Tracéwet is voor een deel

verankerd in de Wet op de ruimtelijke ordening.

Mevrouw **Assen** (CDA): Maar het is vooral gericht op de infrastructuur.

De **voorzitter**: Laat u mevrouw Versnel even uitspreken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja, maar het is wel infrastructuur, wel of niet verankerd in de Wet op de ruimtelijke ordening. Zo is het natuurlijk wel. Het grijpt dus allemaal tamelijk nauw in elkaar. Als je daar toch mee bezig bent, is het verstandig om dit in een voor de burger zo helder en begrijpelijk mogelijk systeem neer te zetten. Dan moet je niet zeggen dat het per ongeluk wel voor dit strookje geldt en voor de rest niet. Dat is het doel van mijn voorstel.

Het tweede element dat ik in de toelichting op mijn amendement heb genoemd, komt daar nog bij: de regeling via amendering van de wet zal naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende zijn. Het is wenselijk om de reikwijdte van de MER-plicht uit te breiden door aanpassing van de bijlage, onderdeel B, bij het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Wat mij betreft kan de minister dit onderdeel van de toelichting opvatten als een motie om de door mij voorgestane verandering compleet te maken. Dat is althans de bedoeling van het tweede punt in de toelichting.

Voorzitter! Bij de technische verwerking van mijn politieke wens heb ik voortreffelijke medewerking gehad van medewerkers van de minister. Daarvoor spreek ik mijn hartelijke dank uit.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Mijn fractie heeft geen bezwaren tegen de wijziging van de Tracéwet zoals de minister die heeft voorgelegd. Zij stemt er zelfs mee in. In dat opzicht hadden wij niet direct de aandrang om hierover in debat te gaan. Desalniettemin heeft mevrouw Versnel een punt naar voren gebracht waar even bij stil moet worden gestaan. De gedachte die wij destijds ook bij de behandeling van de Tracéwet en van het MER-besluit besproken en bedacht hebben, is om die twee echt één op één op elkaar af te stemmen en om sommige gebieden in Nederland, waarvan wij

Van Gijssel

vinden dat zij kwetsbaar zijn, aan een MER-plicht onderhevig te maken. Je zou kunnen zeggen dat de rijksbufferzone in die categorie valt en dat wij daarvan met elkaar hebben vastgesteld dat het karakter van zo'n gebied dusdanig is dat je daar zonder meer een MER op moet loslaten. Mevrouw Versnel heeft daar zojuist nog aan toegevoegd dat die MER er anders hoogstwaarschijnlijk naderhand wel zou komen. Ik vind het dan ook een beetje flauw van de VVD-fractie om nu te doen alsof het allemaal met stroperigheid en dergelijke te maken heeft.

De heer **Blaauw** (VVD): Ho, ho. Mag ik aangeven dat mevrouw Versnel de zaak hiermee denkt te versnellen en dat ik dat aanvecht, omdat wij met steeds meer procedures natuurlijk een stroperige besluitvorming krijgen en van de ene procedure naar de andere gaan?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik geloof dat u toch eens moet kijken naar de inhoud in plaats van naar de procedurele oppervlakte. Wat mevrouw Versnel probeert te doen, is om consistent ten aanzien van een aantal categorieën die wij met elkaar hebben afgesproken en waaraan – niet zonder reden – onder andere de rijksbufferzones zijn toegevoegd, te vragen of wij vinden dat zij onderhevig moeten zijn aan een MER-plicht en of dat, in het verlengde daarvan, niet in de Tracéwet moet worden ondergebracht. Ik ben het, misschien samen met mevrouw Assen, met u eens dat de volgorde niet helemaal goed is, maar om dan te roepen dat het stroperiger wordt... Ik denk eerder dat mevrouw Versnel gelijk heeft. Bij uw laatste zin kwam de aap uit de mouw: u bent hier gewoon tegen. Dat is de opstelling van de VVD-fractie, maar die doet geen recht aan de kwalificatie die wij met elkaar aan dit soort kwetsbare gebieden proberen te geven. In Nederland is elke vierkante meter belegd met functies. Als je iets nieuws belegt, moet je iets ouds weghalen. Dat vraagt van ons om daar zorgvuldig mee om te gaan. De rijksbufferzones zijn juist daar neergelegd – dat hebben wij met elkaar afgesproken – waar de overgang van de ene intensieve functie naar een andere extensieve functie op de een of andere manier gewaarborgd moet worden. Dat vraagt een goede

afstemming. Net als mevrouw Versnel zeg ik niet dat het per definitie nooit kan; het kan heel goed, maar de vraag is of je dit zorgvuldig wilt doen. Die vraag van mevrouw Versnel vind ik op zichzelf legitiem.

De heer **Blaauw** (VVD): Het gaat er niet om dat wij niet zorgvuldig omgaan met iedere vierkante meter grond, want dan kan ik iedere vierkante meter grond van Nederland wel onder de MER-plicht brengen. Het gaat erom of ik voor mijn zorgvuldigheid – dus voor mijn eigen bestuur en mijn eigen afweging – een MER nodig heb.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zoals mevrouw Versnel al heeft gezegd, zie je in de praktijk dat deze gebieden vrijwel altijd op deze of op andere titels onder een MER-plicht vallen. In een aantal gevallen is dat echter niet het geval. Ik vind, ook door ervaring wijs geworden, dat het heel verstandig is om zorgvuldig om te gaan met gevoelige gebieden, waar ook de rijksbufferzones onderdeel van uitmaken. Ik geef u één voorbeeld. Er wordt vaak gezegd dat milieueffectrapportages en inspraak tijd vreten. In de praktijk valt dat reuze mee. Als wij de Wet op de ruimtelijke ordening op een rijtje zetten, zien wij dat de vertraging in de onteigening zit. Daar moeten wij het misschien eens apart over hebben. Als het de heer Blaauw echt gaat om een versnelling van die procedures, moeten wij bekijken wat wij met die onteigeningsprocedure kunnen doen. Die procedure vergt immers veel meer tijd dan alle andere elementen waar wij nu over praten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vrees dat ik de heer Van Gijssel op één punt moet corrigeren. De langste vertraging zit hier, in het verkeer tussen de Kamer en de regering.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Goed, maar dan bediscussiëren wij het met elkaar en daar kiezen wij voor. Ook de heer Blaauw, die op dit punt ervaring heeft opgedaan bij de behandeling van de Betuwelijn, kiest daarvoor. Dat is waar; de politiek neemt voor zichzelf, in het kader van zorgvuldige afweging, de tijd. Los daarvan kom je uit op de onteigening; daar lopen wij bij tal van projecten tegenaan.

Ik heb nog wel een opmerking in de richting van mevrouw Versnel, want ik betwijfel of dit inderdaad de juiste insteek is. Daar hoor ik ook graag de minister over. De rijksbufferzones zijn gevoelige gebieden, waar wij zorgvuldig mee om moeten gaan. Is het dan niet verstandiger om de andere insteek, via een MER-besluit, te hanteren en om de minister van VROM het voortouw te laten nemen? Zij zegt dan: de kwalificatie van die gebieden is dusdanig van aard dat ik vind dat zij MER-plichtig moeten zijn. Dan is het logisch om die gebieden ook in de Tracéwet te brengen. Ik ben het inhoudelijk dus met mevrouw Versnel eens; ik weet alleen niet of zij de juiste weg heeft gekozen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil beginnen met de eerste vraag van mevrouw Versnel namelijk of wij in de toekomst nog iets zorgvuldiger willen kijken naar het meer toeganke-lijk maken van de memorie van toelichting. Ik zeg dat onmiddellijk toe. Het lastige is dat dit een wetsvoorstel is waarbij naast de een-op-een-benadering – MER en Tracéwet – sprake is van een aantal technische wijzigingen die niet op een eenvoudige manier uitgelegd kunnen worden. Wij zullen nog meer ons best doen dan tot nu toe het geval is geweest. Ik vind dat in principe alle overheidsstukken door gewone Nederlanders gelezen moeten kunnen worden. Als ik overigens het debat beluister, vrees ik dat niet alle Nederlanders precies begrijpen waarover wij het thans hebben.

Ik kom te spreken over het amendement van mevrouw Versnel. Het gaat erom dat er een tracéplicht komt ten aanzien van wijzigingen van landelijke railwegen (verbreding of andere wijzigingen). De MER-plicht gaat dan ook gelden voor projecten in zogenaamde bufferzones. Het gaat daarbij om open ruimtes die overigens ook een agrarische of een andere groene bestemming kunnen hebben en die in het kader van het Vinex-beleid in stand worden gehouden om verstedelijking tegen te gaan. Die rijksbufferzones maken ten dele maar niet steeds deel uit van de ecologische hoofdstructuur, waar overigens projecten ten aanzien van landelijke

Jorritsma-Lebbink

railwegen wel MER- en tracéplichtig zijn. In de toelichting op het amendement wordt aangegeven dat het wenselijk is dat de reikwijdte van de MER-plicht dan ook een overeenkomstige uitbreiding ondergaat.

Als je het amendement leest, lijkt het er primair op gericht om uitbreiding van de MER-plicht in relatie tot het Vinex-beleid te realiseren. Ik kom dan wat in de problemen. Het MER- en het Vinex-beleid behoren primair tot de verantwoordelijkheid van mijn collega van VROM. Overigens kan ik namens haar er wel op wijzen dat het geldende Besluit milieu-effectrapportage 1994 al voorziet in een MER-plicht voor verbreding en andere wijzigingen van railwegen die plaatsvinden in natuurmonumenten en gebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Die gebieden bevatten de belangrijke milieurelevante delen van de bufferzones uit de Vinex-PKB. De relevante gevolgen voor het milieu van zodanige projecten in bufferzones worden aldus in beeld gebracht. Uit milieuoogpunt bestaat geen behoefte om de MER-plicht uit te breiden naar die deelgebieden van de bufferzones die niet tot natuurmonumenten of de ecologische hoofdstructuur behoren. Aangezien er geen MER-plicht geldt voor de bedoelde projecten in bufferzones als zodanig, is daardoor dus evenmin voorzien in een tracéplicht. Het omgekeerde is het geval. Uitgangspunt is immers: slechts tracéplicht bij MER-plicht en niet slechts MER-plicht bij tracéplicht. Het amendement zou leiden tot het voorschrijven van zware procedures voor de desbetreffende wijzigingsprojecten zonder dat daartoe vanuit een milieuoogpunt noodzaak bestaat. Ik ben daar geen groot voorstander van.

De heer Van Gijzel en mevrouw Van Assen hebben iets gezegd over de procedure. Het is inderdaad een technische wijziging van de Tracéwet. Een concreet bezwaar is overigens ook dat door aanneming van het amendement een wijziging wordt aangebracht in een vergevorderde fase van voorbereiding van de wetswijziging. Het inbrengen van de zienswijze van belanghebbenden en andere personen en organisaties die normaal adviseren, is ook niet meer mogelijk. Dat is een beetje raar, zeker als het ook nog leidt tot een wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage. Het ministerie van

VROM is overigens zelf kritisch aan het bekijken of er niet veel te veel in het besluit zit. Waar het amendement inhoudelijk veel meer op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening ligt, zou ik de Kamer willen verzoeken de discussie over een eventuele uitbreiding van de MER-plicht voor projecten in de rijksbufferzones rechtstreeks met de minister van VROM te voeren. Een heel geschikte gelegenheid is wellicht de komende gedachte-wisseling met de Kamer over de in december jongstleden aan de Kamer toegezonden ontwerp-herziening van de PKB Nationaal ruimtelijk beleid die mede voorziet in een toespitsing op het punt van de bufferzones. Ik hoop overigens dat dit niet leidt tot het aanhouden van het onderhavige wetsvoorstel. Immers, dit is vooral van belang voor een goede en gestroomlijnde uitwerking van de PKB HSL-Zuid.

Gesteld dat de minister van VROM kan worden overtuigd van uitbreiding van de reikwijdte van de MER-plicht aangaande railwegen en bufferzones, dan wordt dat opgenomen in het besluit inzake de MER. Dan kan het bestaande artikel 2, lid 3, van de Tracéwet tegelijk toegepast worden. Die bepaling biedt namelijk de mogelijkheid om bij AMvB de reikwijdte van de tracéplicht uit te breiden in gevallen waarin de MER-plicht een verruiming ondergaat.

Hierover moet dus inhoudelijk een betere discussie gevoerd worden, maar die hoort niet thuis bij de Tracéwet, wel bij de kwestie van de bufferzones. Procedureel hoort ook het een uit het ander te volgen en nu wordt met het amendement de volgorde eigenlijk onterecht omgedraaid.

□

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord.

Wij weten allemaal wel dat de toegankelijkheid zo groot mogelijk moet zijn. Degenen die zich in dergelijke procedures storten, houden zich vaak stevig vast aan de oude situatie. Het is dan van belang dat zij de veranderingen kunnen volgen. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat er op de toegankelijkheid gelet wordt.

De minister zei nog dat het amendement slaat op het eind van

de procedure ingevolge de onderhavige wet, maar ik heb in het verslag mijn mening terzake niet voor niets uitvoerig beargumenteerd. Het gaat nu evenwel om de vraag of mijn wijzigingsvoorstel op het juiste moment en de juiste plaats aan de orde komt. Volgens mij begin je bij de wet en later praat je over AMvB's, ook al zijn die aan iets anders verbonden. De minister meent echter dat de hoofdmoot van het amendement betrekking heeft op de bufferzones, dus de ruimtelijke aspecten. Daar is ook wat voor te zeggen. Het heeft derhalve een andere insteek, ook als het om de MER gaat. De belangrijkste vraag is dus waar de MER op slaat. Vervolgens is er de Tracéwet.

Ik vind het doel het belangrijkste. Vandaar mijn amendement. Amendementen dienen ertoe om de discussie aan te scherpen. Dat gebeurt nu ook, maar het doel kan ik niet bereiken met een amendement dat op procedurele gronden verworpen wordt. Het lijkt mij dan ook beter om het amendement in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Versnel-Schmitz (stuk nr. 7) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik wil wel graag dat de minister aan haar collega van VROM vraagt om ons in een brief aan te geven op welke wijze zij de procedure in het juiste vat kan gieten, opdat wij ons politieke doel, dat wij erg belangrijk vinden, bereiken. Daarbij kan zij de geijkte tijdstippen vermelden. Dan is er duidelijkheid voor degenen die dat doel willen bereiken.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Mevrouw Versnel is voorzitter van de vaste commissie voor VROM. Is het dan procedureel niet veel juist als zij dit onderwerp via haar commissie aan de betrokken minister voorlegt? Zij voert nu wederom een eigen een-tweetje uit.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Helemaal niet! Ik spreek hier niet als voorzitter van de vaste commissie voor VROM. Dat zou toch al te bar zijn en dan zou u ook moeten zwijgen.



De heer Van Gijzel (PvdA)

De heer **Blaauw** (VVD): U kunt ook niet zeggen dat ik dat heb gezegd. Ik suggereer slechts dat u via uw tweede functie deze weg kunt bewandelen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U haalt de zaken door elkaar en dat moet u niet doen. Ik ben nu in gesprek met de minister van Verkeer en Waterstaat. Zij heeft in procedurele zin heel welwillend en serieus gereageerd op mijn vraag. Ik begrijp haar argumenten en ik heb daarop gereageerd door mijn amendement in te trekken en dat is ook een hele stap. De minister van Verkeer en Waterstaat meent immers dat de minister van VROM er wat meer direct bij is betrokken en dat het daarom beter zou zijn om het via die weg te spelen. Ik vraag dus aan deze minister – ik ben immers in gesprek met de minister van Verkeer en Waterstaat – om daarover contact op te nemen. Niemand wordt er op welke wijze dan ook van weerhouden om in de vergadering van de vaste commissie voor VROM, waar dan ook, procedurele zaken aan de orde te stellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het verstandig dat mevrouw Versnel haar amendement op dit wetsvoorstel intrekt en dat zij

de ruimte creëert om op die manier een meer inhoudelijke discussie met elkaar te hebben. Ik geloof namelijk dat er in dit opzicht nog enkele partijen te winnen zijn. Het zou dan ook goed zijn om die inhoudelijke discussie te houden in het bijzijn van de minister van VROM. Ik ben het namelijk ook met de minister van Verkeer en Waterstaat eens dat het in eerste instantie haar beleidsterrein regardeert.

Toch wil ik een enigszins ander voorstel doen. Dit verlangt immers dat de brief waarom mevrouw Versnel heeft gevraagd, niet alleen een procedurele uiteenzetting geeft over hoe het doel bereikt kan worden, maar ook dat daarin de voors en tegens van het opnemen van de rijksbufferzone in de MER nader worden onderbouwd. Wij kunnen dan immers met de andere fracties het debat inhoudelijk aangaan en daar gaat het mij om.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik wil de Kamer ook in tweede termijn danken voor haar inbreng. Het lijkt mij juist om datgene te doen wat aanvullend door de heer Van Gijzel is gezegd, namelijk aan de minister van VROM te vragen of er een brief naar de Kamer gestuurd kan worden waarin de voors en de tegens van het

opnemen van het geheel van de bufferzones op een rij worden gezet. Ik kan niet datgene waarom in het amendement wordt gevraagd nu al toezeggen, omdat wij daar tot nu toe vanuit milieuoverwegingen geen noodzaak toe zien. Ik heb dan toch aarzelingen of je het zomaar moet doen. Ik weet wel dat er op dit moment kritisch gekeken wordt naar wat er allemaal in het Besluit MER zit en het is mogelijk dat men het in dat kader een beetje breder zou kunnen zien.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Nu het amendement-Versnel-Schmitz is ingetrokken, stel ik voor om het wetsvoorstel, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aan te nemen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer (bepalingen inzake afvalstoffen) (24875);**
- **het verslag van een algemeen overleg inzake de commissie-Epema (25157, nr. 2).**

De (algemene) beraadslaging wordt geopend.

De heer **Lansink** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Dit wetsvoorstel beoogt enkele aanpassingen van het hoofdstuk afvalstoffen van de Wet milieubeheer, aanpassingen die nodig zijn om de wet te actualiseren. De schriftelijke behandeling heeft op zichzelf voldoende duidelijkheid gebracht om nu al te zeggen dat de CDA-fractie zal instemmen met dit wetsvoorstel. Toch wil ik op een paar punten nog kort terugkomen.

In de eerste plaats het terug- en innamenproject. VNO-NCW hebben geen behoefte aan de algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 10.8 van de Wet milieubeheer, op grond waarvan regels worden gesteld over het traject na verplichte terugname. Het is op zichzelf begrijpelijk dat zij zo'n stelling kiezen, maar kan de minister al iets zeggen over de mogelijke toepassing van deze algemene maatregel van bestuur? Wanneer is deze in het