

## Voorzitter

dat dan schriftelijk antwoord is gegeven op alle vragen die zijn gesteld, ook op die over de berichtgeving van vandaag.

Omdat de vragen van mijn fractie het handelen van minister Veerman betreffen en niet het handelen, of het ontbreken daarvan, van de minister-president zelf, heeft zij er vooralsnog niet voor gekozen te vragen om de aanwezigheid van de minister-president bij dat debat. Tekent zich een meerderheid af die hem erbij wil hebben, dan heeft mijn fractie geen bezwaar tegen zijn aanwezigheid.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit deel van het stenogram van de vergadering door te geleiden naar de minister-president en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om op die manier de door verschillende woordvoerders gevraagde aanvullende informatie op zeer korte termijn te verkrijgen. Omdat er nog nadere informatie moet komen, stel ik niet voor om het debat al vandaag te houden. Lang uitstellen ervan lijkt mij ook niet goed. Mede gegeven het inzicht dat wij hebben in agenda's, stel ik daarom voor, aanstaande donderdagmiddag een debat te houden met de minister-president en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

De heer **Atsma** (CDA): Omdat er tal van andere activiteiten in het land zijn waarbij de minister aanwezig moet zijn en omdat het niet goed is als er ook maar een zweem van onduidelijkheid blijft bestaan, doe ik een dringend beroep op u om het debat zo snel mogelijk te houden, bij voorkeur morgen. Als de brieven vandaag nog komen, is dat ook mogelijk.

De **voorzitter**: Wij hebben die mogelijkheid ook bekeken, maar een debat met de minister-president is morgen niet mogelijk vanwege diens internationale verplichtingen. Hij is dan in Polen. Als dat niet het geval was geweest, had ik voorgesteld het debat morgen te houden.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, bij het debat donderdag een spreektijd te hanteren van drie minuten per fractie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de beantwoording van de vragen niet adequaat is, weet ik niet of wij in drie minuten alle vragen kunnen stellen die dan nog reesteren.

De **voorzitter**: Ik stel voor, nu toch de spreektijd op drie minuten per fractie te bepalen, mede als (overbodige) stimulans voor een adequate beantwoording van de vragen.

Aldus wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Fierens.

Mevrouw **Fierens** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik verzoek u het verslag van het algemeen overleg over lokale lasten en de commissie-Brinkman op de plenaire agenda te zetten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan dit verzoek te voldoen en het VAO te agenderen voor volgende week.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Samsom.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Wij spraken eerder vanmiddag al over het voortijdig behandelen van begrotingsvoorstellen, maar het kan altijd erger. Gisteren heeft de staatssecretaris van VROM aan de media een toelichting gegeven op een wetsvoorstel dat nog ter behandeling bij de Raad van State ligt. De staatssecretaris had er misschien hem moverende redenen voor, maar wat hij heeft gedaan, kan absoluut niet. Hij kan het ook niet meer goedmaken. Hij kan slechts op de kortst mogelijke termijn een brief aan de Kamer sturen waarin hij minimaal dezelfde informatie geeft als hij aan de media heeft gegeven, en wellicht meer. Kennelijk wil de staatssecretaris er iets over kwijt. De Kamer is het podium daarvoor. Vandaar dat ik om zo'n brief verzoek.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit deel van het stenogram van de vergadering door te geleiden naar de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Ik heb dit verzoek niet terugverwezen naar de commissie, omdat deze

kwestie mijns inziens in het verlengde ligt van eerdere discussies hedenmiddag over de verhouding tussen informatie aan de Kamer en informatie aan de media. Naar mijn mening is dit verzoek terecht in de plenaire Kamervergadering gedaan.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Verbeet.

Mevrouw **Verbeet** (PvdA): Voorzitter. Op 8 juni heeft de Tijdelijke Commissie Ouderenbeleid vragen ingediend over de kabinetsnota Ouderenbeleid in perspectief. Wij wachten nog steeds op antwoord. Dat hebben wij echt deze week nodig, anders komen wij met onze planning in de knel.

De **voorzitter**: Kennelijk heeft de commissie zonder resultaat enkele malen om dat antwoord gevraagd. U doet als het ware een beroep op de plenaire vergadering en daarom stel ik voor, ook dit deel van het stenogram door te geleiden naar de desbetreffende bewindslieden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat er geen leden meer zijn die het woord willen voeren bij de regeling van werkzaamheden. Laat ik de regeling dan afsluiten met een opmerking aan het adres van iemand die niet wil dat ik die opmerking maak, maar soms moet je eigenwijs zijn in het leven en daarom doe ik het toch: mijnheer Marijnissen, wij zijn blij dat u na een lange ziekteperiode weer aanwezig bent in ons midden. Welkom!

Ik geef de leden graag de gelegenheid om tijdens de schorsing de heer Van Schijndel te feliciteren met zijn beëdiging tot Kamerlid.

De vergadering wordt van 15.25 uur tot 15.35 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Tracéwet (tweede tranche) (29859).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

**Voorzitter: Hamer**



De heer Van Hijum (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is blij dat zij vandaag kan spreken over het voorstel tot wijziging van de Tracéwet. We hadden dit wetsvoorstel al vóór de vakantie moeten behandelen, maar helaas is dat er door alle spoeddebatten en andere prioriteiten destijds niet van gekomen. Als de Kamer het kabinet tot spoed wil manen bij de aanleg van zaken als spitsstroken en allerlei andere infrastructuurprojecten, moet zij zich realiseren dat dit geen al te fraaie start is van het nieuwe seizoen. Desondanks is het goed dat wij er vandaag over spreken.

Mijn fractie is blij met de inhoudelijke aanpassingen die het kabinet voorstelt. Het beoogt een korte procedure mogelijk te maken voor spitsstroken, inhaalsporen en overige "benuttingsmaatregelen", zoals het kabinet deze noemt. Een dergelijke kortere procedure draagt naar onze mening bij aan de snelheid en daadkracht bij het aanleggen van infrastructuur die in het regeerakkoord zijn afgesproken. In Nederland wordt ongelooflijk lang gedaan over de aanleg van kleine stukjes weg. Dat heeft met van alles te maken, zoals de lengte van procedures, bestuurlijke druk, onze eigen interpretatie van Europese milieuregels. Ik denk dat het goed is

als we eens kritisch kijken naar de mogelijkheden van verkorting van de procedures.

De wetswijziging is ook hard nodig met het oog op de realisatie van de tweede serie spits- en plusstroken, de ZSM 2-maatregelen. We zien echter dat de snelheid van uitvoering daarvan niet alleen wordt bepaald door verkorte procedures; wij hebben, zoals bekend, ook te maken met strenge eisen aan de luchtkwaliteit. Kan de minister de stand van zaken geven van de voorbereiding en uitvoering van het wegaanpassingsbesluit ten behoeve van de spits- en plusstroken? In hoeverre biedt de voorgenomen herziening van het Besluit luchtkwaliteit uitkomst bij de realisatie hiervan? Wellicht kan de minister ook iets zeggen over de voornemens rond de Wet luchtkwaliteit, waarover wij vandaag in diverse kranten hebben kunnen lezen. Onze fractie steunt het kabinet in ieder geval bij het deels ontkoppelen van de toetsing van de wegaanpassingsbesluiten en de luchtkwaliteitsgevolgen.

De lengte van de procedure is niet de belangrijkste belemmering voor de snelle realisatie van infrastructuur. Bij nieuwe infrastructuur betreft het zeventien maanden, bij benuttingsmaatregelen wordt het nu elf maanden. Vertraging wordt vooral ook veroorzaakt door veel bestuurlijk overleg, zowel interdepartementaal

als tussen diverse overheidslagen, en door discussies in de verkenningen en planstudiefasen over varianten en geld. Wij pleiten daarom ook voor een betere afstemming, samenwerking en prioriteitstelling tussen departementen en verschillende overheden. Welke mogelijkheden ziet de minister om ook hierbij tijdswinst te boeken? Uit studies van de Universiteit Utrecht blijkt dat veel tijd verloren gaat in het overleg tussen departementen en overheden over projecten; steek er dus energie in om ook daar tijdswinst te boeken. Wellicht kan de minister hierop nader ingaan.

Voorts vinden wij het belangrijk dat de overheid zich houdt aan de wettelijke termijnen. Dit blijkt eens te meer van belang nu de Raad van State te laat genomen tracébesluiten kan vernietigen vanwege onzorgvuldigheid als belangen daardoor onevenredige schade ondervinden. Dit blijkt ook uit het evaluatieonderzoek van de universiteit. Welke mogelijkheden ziet de minister om de wettelijke termijnen te beschouwen als harde, zelfs fatale termijnen? Met andere woorden, hoe zorgen ervoor we dat we onszelf ook aan de afgesproken termijnen houden?

Ook bij de verkorte procedure blijft zorgvuldigheid van belang; dat blijkt weer uit diverse uitspraken van de Raad van State tot vernietiging van wegaanpassingsbesluiten die volgens de raad onvoldoende waren gemotiveerd met betrekking tot de effecten op veiligheid, luchtkwaliteit en de MER-plicht. Onze fractie is in elk geval van mening dat de zorgvuldigheid via de strategische milieubeoordeling, de MER en de inspraak voldoende is gewaarborgd. Wel hebben wij nog een vraag over de verplichting om ook de ruimtelijke gevolgen voor de bredere omgeving in beeld te brengen. Wat wordt precies verstaan onder "planologische implicaties"? Heeft deze bepaling alleen betrekking op nieuw aan te leggen infrastructuur of ook op benuttingsmaatregelen? Valt door een dergelijke bepaling tijdverlies door interpretatieverschillen te verwachten? Kunnen die implicaties financiële gevolgen hebben voor het projectbudget doordat de reikwijdte van het project wordt verbreed?

Mijn fractie vindt het positief dat het toepassingsbereik van de Tracéwet wordt losgekoppeld van de MER-plicht. Het wetsvoorstel beoogt weliswaar niet om de MER-plicht te

## Van Hijum

beperken, maar er wordt wel een herziening van het Besluit MER aangekondigd. Hoe kan het dat de minister de bepalingen uit het Besluit MER anders interpreteerde dan de Raad van State, die stelt dat onder de huidige wetgeving alle wijzigingen van hoofdwegen als MER-plichtige activiteiten moeten worden beschouwd? Dat staat op pagina 7 van de memorie van antwoord. Wat kunnen wij in dit opzicht van de aangekondigde wijziging van de Wet milieubeheer verwachten? Hoe beoordeelt de minister het voorstel van de Commissie MER om de MER-plicht voor wegverbredingen af te schaffen onder gelijktijdige invoering van een meer globale strategische milieubeoordeling in de verkenningfase?

Tot slot wil ik een opmerking maken over de gekozen afstemmingsconstructie tussen de minister van VROM en die van Verkeer en Waterstaat. Mijn fractie vindt die constructie zorgvuldig. De minister van VROM wordt terecht de mogelijkheid geboden om af te zien van verdere betrokkenheid bij de besluitvormingsprocedure in geval van een wegaanpassingsbesluit met beperkte ruimtelijke implicaties. Ook dit onderdeel krijgt dus de steun van mijn fractie.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Vandaag staat de wijziging van de Tracéwet op de agenda. Wij hebben er inderdaad een tijdje over gedaan voordat het zo ver was, maar bij de start van het nieuwe seizoen is het dan zo ver. Mijn fractie heeft de wijziging steeds gesteund, waarbij zij wel steeds een aantal randvoorwaarden heeft gesteld. Zij zal dat ook blijven doen.

Ik wil de gelegenheid aangrijpen om drie punten onder de aandacht van de minister te brengen. Ten eerste is de interne werkwijze van het departement, die wij niet bij wetgeving kunnen regelen, een belangrijke oorzaak voor de vertraging die vaak optreedt. Het doorlopen van de volledige procedure kost in theorie zeventien maanden. Dat is op zich niet heel lang. Het is dan mooi als het bij aanpassingen na elf maanden kan, maar er zijn dus meer oorzaken. Nu heeft de minister beloofd om de Kamer voortgangsrapportages toe te sturen. Ik hoop vandaag van haar te

horen dat de oorzaken van de vertragingen klip en klaar in die rapportages zullen worden vermeld. Ook als het aan interne capaciteitsproblemen of onenigheid ligt, lijkt het mij goed om dat gewoon te melden. Dat maakt het debat hier ook weer beter.

Ten tweede is het in theorie voorstelbaar dat nieuwe infrastructuur soms toch de voorkeur heeft boven een aanpassing van de bestaande. In stedelijk gebied bijvoorbeeld kan men vastlopen bij het aanbrengen van een extra rijstrook, zodat een omlegging of een nieuw tracé de beste optie is. In het wetsvoorstel wordt naar mijn mening niet scherp genoeg geformuleerd dat dan alsnog de volledige procedure wordt doorlopen. In de nota naar aanleiding van het verslag laat de minister weten dat zij dan alsnog opteert voor de volledige procedure, maar ook dat vind ik nog niet scherp genoeg. Vandaag vraag ik van de minister een simpele toezegging. Is zij met mij van mening dat in de uitzonderlijke gevallen dat er toch een nieuw tracé moet komen, moet worden gekozen voor de volledige procedure? In zo'n geval mag niet worden gezegd: het was ooit de bedoeling om een bestaand tracé aan te passen, dus wij kunnen nu met de verkorte procedure volstaan.

Ten derde de convergentie met de Wet op de ruimtelijke ordening. Daarover hebben wij in deze Kamer al eerder gedebatteerd in het kader van het rapport van de TCI. De conclusie was dat de afweging om iets te veranderen in de infrastructuur of de mobiliteitsbewegingen, moet zijn ingegeven door nut en noodzaak. Dit behoort te worden ingebed in een structuurvisie. Wellicht moet wij in dat licht op termijn streven naar een wet op de omgeving of een wet op de ruimtelijke ontwikkeling. De Tracéwet zou dan kunnen worden beschouwd als een projectprocedure ingebed in een dergelijke wet. Zo wordt de goede koppeling gemaakt: in eerste instantie gaat het om nut en noodzaak, voor de uitvoering is er vervolgens een projectprocedure. Uiteraard zijn er ook overwegingen om daar niet voor te kiezen. Het departement raakt dan bijvoorbeeld de eigen sectorale wet kwijt. De discussie daarover moeten wij echter wel voeren. Wat is de visie van de minister op deze ontwikkeling? Ziet

zij die als een wenkend perspectief voor de toekomst? Wat kan de rol van het ministerie van VROM worden bij de besluitvorming over nieuwe tracés of de aanpassing daarvan?

De heer **Van Hijum** (CDA): De huidige Tracéwet kent al een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat. Wat voegt een wetsvoorstel zoals de heer Verdaas bepleit, feitelijk toe aan de huidige procedure?

De heer **Verdaas** (PvdA): Die vraag kan inderdaad worden gesteld. Waarom zou je echter nog een aparte Tracéwet willen hebben als je kunt volstaan met één wet op de omgeving met daarin een projectprocedure? De Tracéwet regelt niets meer of minder dan de uitvoering van infrastructuurprojecten. Dat kan eigenlijk ook perfect worden geregeld in een projectprocedure zoals die is opgenomen in de WRO. Het voordeel van één wet is bovendien dat de procedure voor burgers, gemeenten en provincies inzichtelijker wordt. Zo wordt voor iedereen duidelijk dat er een moment is waarop over de noodzaak van projecten wordt beslist, en dat er daarnaast een projectprocedure bestaat om die projecten uit te voeren. Het is mij eigenlijk om het even of het dan gaat om infrastructuur, nieuwbouwwijken of bedrijventerreinen. De TCI heeft terecht geadviseerd om die knip te maken.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Een van de eerste gedachten die mij bekwam bij de voorbereiding van dit debat, was: waarom voeren wij in dit land nog dure evaluatiestudies uit? De conclusies van de evaluatiestudie van de tracéwetprocedure zijn glashelder. Het probleem zit niet in de procedures, in de wetgeving of in de structuur, het probleem ligt bij het ministerie. Dat schiet niet op en maakt geen keuzes; daarom duurt het zo lang. Ik zal het even netjes zeggen, zoals het in de rapporten en brieven staat: "Belangrijker voor de toepassing van de Tracéwet dan een wetswijziging is een verbetering van de interne werkwijze van de overheid." Geen wetswijziging maar verbetering van de interne werkwijze

## Duyvendak

van de overheid. Daarover zouden wij hier moeten debatteren, maar dat doen wij niet. Wij zetten wel de zorgvuldigheid van onze procedures op het spel om die eventuele tijdwinst te boeken.

De universiteit van Utrecht geeft als oorzaak van de niet al te snelle werkwijze aan dat het ministerie een standpunt inneemt dat niet duidelijk genoeg is. Daarbij komt dat er onvoldoende afstemming is met de overige overheden en belanghebbenden. Een andere oorzaak is naar haar oordeel dat er onvoldoende capaciteit is bij de regionale directies van Rijkswaterstaat. Bovendien duurt het veel te lang voordat de bestuurskern een besluit neemt en is er onduidelijkheid over de beschikbaarheid van financiële middelen. Uit de geschiedenis van de A4 Midden-Delfland, waaraan deze minister deze zomer een boeiend hoofdstuk heeft toegevoegd, blijkt dat er vaak vertragingen zijn opgetreden. Die zijn steeds te herleiden tot de kwesties die door de universiteit van Utrecht zijn genoemd. De Nederlandse Tracéwet is dus niet de oorzaak, maar de besluitvorming laat wel veel langer op zich wachten. In 1998 heeft het ministerie een vergelijking gemaakt ten aanzien van besluitvormingsprocedures in andere EU-landen. Ik citeer: Landen die inzetten op snelle besluitvorming slagen er niet in om dit te bereiken maar zij boeten op het punt van afwegingen wel in aan rijkdom, terwijl landen waar een breed perspectief en heroverweging hoog worden gewaardeerd, deze rijkdom wel realiseren zonder snelheid te verliezen. Dreigt de rijkdom op het punt van alternatieven en afwegingen niet fors af te nemen door de vereenvoudiging die de minister wenst zonder dat het doel, namelijk tijdwinst, wordt bereikt?

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Duyvendak wijst naar mijn idee terecht op de manier waarop wij de besluitvorming hebben georganiseerd. In mijn inbreng heb ik dat ook gedaan. Het is echter vreemd dat zeventien maanden nodig zijn om een besluit te nemen over een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Waarom zouden wij niet de mogelijkheden benutten om die wettelijke termijn in te korten, zeker als dat niet ten nadele is van de zorgvuldigheid?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij om de afwegingen die bij een dergelijk debat worden betrokken. Mijn punt is dat er minder serieus aandacht zal worden besteed aan alternatieven als de minister haar zin krijgt. Ik noem de alternatieven beprizen, het afsluiten van afritten en investeren in openbaar vervoer als voorbeeld. Ik vind een bredere blik dus belangrijk. Nu besteedt de minister alleen aandacht aan meer auto's op asfalt. Dit soort cruciale besluiten heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid. Wij zijn bekend met de problemen op het terrein van de luchtvervuiling. Ik pleit dus nogmaals voor het behoud van een brede blik. De minister blijkt daarvoor op dit moment minder oog te hebben en dat vindt mijn fractie bijzonder spijtig. Verder wijs ik erop dat ook ervaringen uit het buitenland aantonen dat het op de door de minister voorgestelde wijze niet eens sneller gaat maar dat er wel veel rijkdom op het punt van afweging verloren gaat.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is de vraag of de opmerkingen van de heer Duyvendak op dat punt juist zijn. Ieder besluit tot het aanleggen van infrastructuur of het beter benutten daarvan wordt immers voorafgegaan door een verkenningsfase waarin alle alternatieven wel degelijk op een rij worden gezet. Het ondergaan van een milieubeoordeling en het opnieuw doorlopen van de MER-procedure is overbodig. Wij voeren veel dubbele taken uit. Naar mijn idee kan de heer Duyvendak geen tegenstander zijn van het benutten van mogelijkheden om sneller tot actie over te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is de heer Van Hijum bekend dat die verkennende fase in achterkamertjes plaatsvindt. Het lijkt mij goed om van gedachten te wisselen over datgene wat daar precies gebeurt. De Tweede Kamer heeft daarin geen rol en dat geldt eveneens voor burgers. Naar mijn idee is die verkennende fase eerder het probleem dan de oplossing. In de huidige procedure is er wel sprake van een voldoende brede afweging. Daarvan maakt onder andere een open onderzoek naar alternatieven onderdeel uit. Die procedure dreigt nu echter te sneuvelen. Mijn fractie is er voorstander van om die procedure in

het geval van complexere besluiten te handhaven. De complexiteit van een besluit laat zich niet afmeten aan de vraag of je te maken hebt met een nieuw stuk weg of een wegverbreding. Ik kan het ook omkeren. Wij hebben de laatste paar jaar allemaal gezien hoe complex spitsstroken en het verbreden van wegen liggen en welke belangen daarbij allemaal komen kijken, bijvoorbeeld met betrekking tot de luchtkwaliteit. Het betreft vaak zulke complexe besluiten dat je dat niet afkunt met een vereenvoudigde procedure als nu wordt voorgesteld.

Als wij discussiëren over de Zuiderzeelijn, dan denk ik dat de minister verstandige lessen heeft getrokken uit het verleden: niet in een fuik zwemmen en brede alternatieven bekijken. Als ik kijk naar een concreet project als dit, dan betreft dit inderdaad een andere schaal, maar er moeten ook in dit kader belangrijke afwegingen worden gemaakt. De minister gaat hierbij toch door op de "oude manier" waarbij je snel in een fuik zwemt en er niet wordt gekeken of er andere mogelijkheden zijn die ook een volwaardige rol in het debat krijgen. Je kunt dan heel snel in die fuik zitten. Als achteraf dan blijkt dat je fout zit, kun je er niet meer uit en krijg je met al die vertragingen te maken. Bovendien kun je veel beroepsprocedures over je heen krijgen, omdat je die alternatieven niet hebt onderzocht. Het is de vraag of je op die manier veel verder komt.

Het mag duidelijk zijn dat mijn fractie niet erg enthousiast is over de voorstellen en ook niet erg gelooft in de effectiviteit van de voorstellen van de minister. Nu wij hier toch mee bezig zijn, wil ik echter ook iets constructiefs doen. Ik wil een aspect in de besluitvorming wat zorgvuldiger maken betreffende de belangen van de fietser en de wandelaar in de Tracéwet. Daartoe heb ik een amendement ingediend waarmee wij een onderdeel willen toevoegen aan de onderdelen die uitgewerkt moeten worden in de trajectnota. In de trajectnota moet expliciet worden gekeken of de aanleg van een nieuw tracé gevolgen heeft voor bestaande verbindingen van wandelaars en fietsers. Dat moet in kaart worden gebracht zodat dit gegeven in de verdere procedure en afweging een rol kan spelen. Ik hoop dat de collega's dit amendement betreffende zorgvuldige belangentoetsing,

## Duyvendak

ook van de fietser en de wandelaar, willen ondersteunen.



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie wil niets liever dan onze stroperige procedures ontstropen en versnellen. Op voorhand heeft de minister onze steun voor deze voorstellen. Mij valt toch op dat het kabinet in 1998 een besluit heeft genomen over deze materie en in 2003 weer. Wij zijn nu in 2005. Het eerste stuk in ons Kamerdossier dateert ook alweer van november 2004. Wij zouden ons als Kamer ook eens moeten afvragen of wij dit soort verstandige voorstellen niet wat sneller kunnen behandelen dan bijna binnen een jaar. Als wij het in juni hadden gedaan, wat maar een paar dagen in ons schema scheelt, dan had dat weer twee maanden gescheeld. Wij moeten een keer tegen onszelf durven zeggen: laten wij dat eens sneller doen. Ook de Spoedwet wegverbreding, die nog niet zo lang geleden is ingevoerd, had onze hartelijke steun.

Wij zijn nu toch nog niet klaar? Zo vraag ik de minister. Wat gaan wij nog meer doen? En vooral: wanneer gaat de minister meer doen om de uitvoering van besluiten te versimpelen? Uiteraard moet er zorgvuldig kunnen worden afgewogen. Uiteraard moeten de belangen van eigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden worden afgewogen. Maar het is toch ondenkbaar dat het allemaal zo lang moet blijven duren als het de laatste jaren in ons land duurt? De MER-plicht moet worden teruggedrongen. Als een weg twee x twee banen telt en er is te weinig capaciteit, dan moet de weg worden verbreed tot twee x drie banen. Dat snapt een kleuterleerling. Waarom moet daar een MER-plicht op worden losgelaten? Ik meen dat zo'n verbreding altijd milieuvriendelijker is dan het aanleggen van een nieuwe snelweg op een of twee kilometer afstand. Dat snapt ook elke leerling van een kleuterschool. Overigens voor zover die vorm van onderwijs nog bestaat, maar dat terzijde.

Procedures moeten worden samengevoegd. Inspraakmogelijkheden moeten blijven bestaan en belangen moeten worden gegarandeerd, maar dat hoeft niet 37 keer. Voeg de procedures daarom samen en versnel het proces. Ook de

interne werkwijze op het departement moet worden verbeterd. Misschien gaat het wat gemakkelijker met minder ambtenaren dan er nu zijn. Dit is echter een andere afweging.

Het is ook aardig om vergelijkingen met het buitenland te maken. Als je daar hoort dat men een kruising ongelijkvloers wil maken, denk je: bij ons zal dat nog wel jaren duren. Over drie maanden ben je er weer en warempel, de kruising is ongelijkvloers. Ik hoor collega Duyvendak zeggen dat dan de rijkdom van de afweging vervalst. Hij zal bedoelen: wel afwegen, maar niets doen. Daar zijn wij als VVD geen voorstander van. Immers, de tijd staat niet stil: de verkeersintensiteit neemt toe, evenals de files en daarmee de problemen.

De vraag aan de minister is dan ook wanneer zij wat meer concreet gaat doen. Wat is de planning daarvan en waar zou het om kunnen gaan?

Er zijn nog andere regels die ons lelijk kunnen dwars zitten. Een triest recent hoogtepunt is het zogeheten fijn stof. Bijna elke Nederlander weet hoe dat zit. De conclusie is gerechtvaardigd dat in dit opzicht de Nederlandse regering en de Kamer meer hebben gedaan dan Europa strikt genomen heeft voorgeschreven. Nu hebben wij problemen. Ik heb begrepen dat wij daarvoor binnenkort verbeteringsvoorstellen tegemoet kunnen zien.

Ik heb nog een concrete vraag over de zuidelijke rijbaan van de A12 tussen Woerden en Utrecht. Ongeveer twee jaar ligt daar een vierde rijstrook, maar het is nu niet de bedoeling dat je er overheen rijdt. Dat is volgens mij wel de reden voor de aanleg van die strook. Kan de minister uitleggen waarom wij er nog steeds niet overheen kunnen rijden? Ik heb begrepen dat dit met de MER-plicht te maken heeft. Kan zij aangeven wanneer wij wél gebruik kunnen maken van die vierde rijstrook?

Het lijkt ons een goed idee dat de briefjes die van tijd tot tijd bij de commissie binnendwarrelen, worden teruggebracht tot halfjaarlijkse rapportages. Wanneer wordt hiermee een begin gemaakt? Ik steun van harte het voorstel dat collega Verdaas zojuist heeft gedaan om bij eventuele vertragingen heel open en eerlijk de oorzaak te vermelden: de Tweede Kamer, het departement, een

gemeente, een provincie. Wij kunnen daarvan dan leren.



De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Het onderhavige wetsvoorstel strekt tot een verkorte procedure voor de aanpassing van bestaande infrastructures. Die doelstelling ondersteunen wij graag, niet in de laatste plaats omdat daarmee ook een bijdrage kan worden geleverd aan het terugdringen van ongewenste, incidentele projectwetgeving.

Wel is de impact van het wetsvoorstel groter gebleken dan op het eerste gezicht lijkt. Na inwerking-treding van dit wetsvoorstel zullen namelijk alleen bij de aanleg van nieuwe infrastructuur nog de tracéwetprocedure met de fase van trajectnota en bepaling van stofdelen aan de orde zijn. De aanleg van nieuwe infrastructuur komt echter relatief weinig meer voor, maar aanpassing van bestaande infrastructuur, dus wegverbredingen, des te meer. Dat kunnen zeer ingrijpende wijzigingen zijn, met alle consequenties voor de ruimte en het milieu van dien. Dat is bekend. De collega's hebben daarvan nog concrete voorbeelden genoemd. In dit verband heb ik de volgende zorgen. Zijn wij er zeker van dat in al dergelijke gevallen de trajectnota MER-fase gemist kan worden? De kernvraag voor mij is of er voldoende waarborgen paraat blijven, zodat de mogelijke alternatieven serieus bekeken worden. Ik zie de alternatieven heel breed: meer dan alleen vormen van wegverbreding. Ik doel op het totale scala van mogelijkheden. Ik noem beprijzing, openbaar vervoer, slimmer omgaan met infrastructuur en afsluiten van bepaalde op- en afritten.

Een dergelijk brede afweging moet natuurlijk niet tot sint-juttemis duren, maar die moet wel een eerlijke kans krijgen. De vraag is dus of dit alles voldoende kansen krijgt.

Is dit wetsvoorstel niet bij uitstek geschikt voor eenvoudige aanpassingen aan bestaande infrastructuur en minder voor meer complexe wijzigingen? Ik proef dit een beetje in het rapport over de evaluatie, opgesteld door de Universiteit Utrecht, "Op de goede weg" uit 2002. Het criterium voor een meer uitgebreide of een meer eenvoudige, verkorte procedure is volgens mij de

## Van der Staaij

complexiteit van de afweging van de mogelijke mate van de aantasting van de leefomgeving. Het gaat volgens mij dus niet louter om de vraag of er al dan niet van een formeel criterium uitgegaan moet worden of dat er een tracékeuze gemaakt moet worden. Kortom: bij verregaande consequenties zou je je op basis van een meer inhoudelijk criterium eerder de onverkorte procedure kunnen voorstellen. Wil de minister daar nog eens op reageren? Kan zij in dit verband nog expliciet bevestigen dat met dit wetsvoorstel alle tracébesluiten, of het nu de uitgebreide of de verkorte procedure betreft, zullen zijn ingesteld en toegesneden op de Europese en nationale eisen aan luchtkwaliteit, geluidshinder, milieueffectbeoordeling en verkeersveiligheid? Wij kunnen op dit punt geen nieuwe tegenslagen accepteren. Worden door de tempo-versnelling die dit onderdeel van het wetsvoorstel voorstaat, niet vooral de eisen onderschat die van Europees niveau naar ons toe komen? Is de tempo-versnelling, hoe wenselijk die op zichzelf in veel gevallen ook is, wel haalbaar in het licht van de normstelling op Europees vlak?

De beoogde verbetering van de interne werkwijze van de rijksoverheid vormt een belangrijke poot van dit wetsvoorstel. Ik ondersteun namens mijn fractie het belang om dit serieus aan te pakken. Hier valt immers nog veel tijdwinst te behalen. In dit verband krijgt de Kamer in de toekomst een halfjaarlijkse rapportage over projecten die vertraging oplopen. Dit vinden wij een duidelijke verbetering ten opzichte van de zogenoemde uitstelbrieven waar in de praktijk, om het maar voorzichtig te zeggen, niet heel effectief mee werd omgegaan. In die zin valt ook te hopen dat de voortgangsrapportages zodanig zijn ingericht dat vertragingen en de achtergronden daarvan inzichtelijk zijn en effectief kunnen worden aangepakt. Ik zag dat Bouwend Nederland een serie aanbevelingen had gedaan voor de voortgangsrapportages. Wil de minister die serieus bestuderen?

De heer **Slob** (ChristenUnie):  
Voorzitter. Wij zijn vandaag weer in de parlementaire trein gestapt, dus is het best aardig om ons ten eerste

met de Tracéwet bezig te houden. De voorgestelde wijziging van de Tracéwet roept associaties op met de Spoedwet wegverbreding van bijna drie jaar geleden. Daar refereerde de heer Hofstra ook al aan. Beide wetten hebben tot doel de procedures voor aanpassingen aan de hoofdinfrastructuur te versnellen. Sommigen herinneren zich misschien dat mijn fractie aan het einde van 2002 uit volle overtuiging tegen die spoedwet heeft gestemd, vooral omdat daarmee in belangrijke mate de Wet geluidshinder buitenspel wordt gezet en er met in onze ogen onverantwoord korte termijnen voor de besluitvorming wordt gewerkt. Ter geruststelling van de minister zeg ik maar vast dat het wetsvoorstel dat nu voorligt, veel minder ver gaat. Mijn fractie is er alleen nog niet uit of zij dit geheel voor haar verantwoordelijkheid kan nemen. Dat betekent dat ik zo meteen een aantal open vragen aan de minister zal stellen. Daarbij is mijn houding ten aanzien van de doelen die met dit wetsvoorstel worden beoogd, zeer positief. Het doel van de aanpassingen is natuurlijk duidelijk. Voor een aantal gevallen moet de tracéwet-procedure aanzienlijk worden verkort. Dat kan door enkele fasen in de besluitvorming over te slaan: de trajectnota en het standpunt na de inspraak. Mijn fractie wil vanzelfsprekend ook niet meer tijd in procedures steken dan nodig is voor een zorgvuldige besluitvorming. Toch vraagt zij zich af in hoeverre een snelle procedure zich verhoudt met regelgeving uit Europa. Vooral daarmee moeten wij bij alles wat wij doen goed oppassen en moeten de punten en de komma's nadrukkelijk aan de orde blijven, om het maar even zo uit te drukken. Anders krijgen wij het natuurlijk per kerende post op een later moment terug. In dat opzicht kan het ook geen kwaad om er net als anderen op te wijzen dat vertraging bij de aanleg van infrastructuur ook andere oorzaken kent. De interne werkwijze is genoemd, maar soms is er onenigheid tussen de betrokken besturen. Dat probleem wordt met deze wet natuurlijk niet overwonnen.

Mijn fractie steunt het voorstel om de trajectnota en het standpunt te schrappen voorzover het gaat om projecten waarvan in de verkenningfase al zonder meer duidelijk is dat er geen alternatieven voorhanden zijn. In hoeveel gevallen

zal daarvan sprake zijn? Kunnen niet in vrijwel alle gevallen waarin wordt voorgesteld ook een bestaand stuk infrastructuur aan te passen, alternatieven aan de orde komen, variërend van het sluiten van op- en afritten tot het voeren van prijsbeleid? Dit vind ik op zichzelf relevante vragen, want in het wetsvoorstel wordt de MER gekoppeld aan het ontwerp-tracébesluit, terwijl de MER normaal gesproken wordt gekoppeld aan de trajectnota. Een cruciaal verschil is voorts dat de MER in de normale situatie op verschillende alternatieven betrekking heeft en in de verkorte procedure in de Tracéwet alleen op de uitvoeringsvarianten. Niet voor niets heeft de Universiteit Utrecht – dat is toch een iets hoger niveau dan de kleuterschool waarvan de heer Hofstra sprak – geconstateerd dat de koppeling van het MER aan de trajectnota de juiste methode is om ten volle aan de MER-plicht te kunnen voldoen. Ik vind dat de minister deze bevinding toch wel erg makkelijk als niet relevant terzijde schuift, in ieder geval in de nota naar aanleiding van het verslag, en ik vraag haar om hier toch nog eens op in te gaan. Ik zou het een verschraling vinden als vragen over de inpassing in de nieuwe situatie onderbelicht bleven en als pas in het stadium van het ontwerp-tracébesluit, dus helemaal bij de staart van het besluitvormingsproces, de vraag naar nut en noodzaak aan de orde kwam. Dit zou op zichzelf ook niet te rijmen zijn met een van de aanbevelingen van de Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten, waarover wij op de laatste vergaderdag voor het reces hebben gestemd. Tot mijn grote vreugde zijn alle aanbevelingen op één na – en dat was niet de belangrijkste – door de Kamer overgenomen.

Deelt de minister de opvatting dat ook voor de aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur in veel gevallen verschillende verkeerskundige oplossingen mogelijk zijn? Zij schrijft in de nota naar aanleiding van het verslag dat het niet de bedoeling is, in de verkennende fase oplossingsrichtingen buiten beschouwing te laten die een redelijkerwijze in aanmerking te nemen alternatief zijn, en dat deze alternatieven in het MER dienen te worden beschreven. Welke garantie kan de minister hiervoor geven? En als dit zo is, waarom wordt dit verkorte regime dan niet over de

## Slob

hele linie voor infrastructurele projecten toegepast? Dit doen wij niet omdat er dan hoe dan ook sprake zou zijn van een versobering of verschraling; een verkenning is immers niet gelijk aan een volwaardige trajectnota.

De minister stelt ook dat niet uitgesloten moet worden dat er in een bijzondere situatie een extra procedurestap wordt ingebouwd; dit staat op pag. 8 van de nota naar aanleiding van het verslag. Die stap zou erop neerkomen dat het MER zelfstandig ter inzage wordt gelegd, opdat men apart kan stilstaan bij een alternatief. Ik begrijp dit niet helemaal, ik vraag hierop dan ook een toelichting. Waarom hoeft dit niet in de wet te worden vastgelegd? Heeft zo'n bijzondere situatie trouwens alleen betrekking op de aanleg van een nieuwe weg die een bestaande verbinding vervangt? En kan de minister aangeven waarom in een dergelijke situatie de normale tracéwetprocedure niet hoeft te worden doorlopen?

Ten slotte nog de betrokkenheid van de minister van VROM bij de aanleg van infrastructuur en het afzien daarvan; daarover wordt in deze wet ook het een en ander geregeld. Bij ons leeft dezelfde vraag als die van de heer Verdaas op dit punt, wij vragen ons af welke winst hiervan verwacht kan worden. Zal dit leiden tot aanzienlijke tijdswinst? En zo ja, gaat die dan niet ten koste van de zorgvuldigheid bij de totale afweging? Onze fractie heeft in ieder geval voor grote infrastructuurprojecten met nadruk aangegeven dat zij juist heel sterk hecht aan de betrokkenheid van de minister van VROM hierbij; de Kamer heeft hierover in het kader van de aanbevelingen van de TCI ook een uitspraak gedaan. Daarom vraag ik de minister, toch nog eens duidelijk te maken waarom zij VROM in dit wetsvoorstel juist iets meer op afstand houdt. Hoe verhoudt zich dit tot de aanbevelingen die de Kamer vlak voor het reces heeft overgenomen?

Voorzitter, mijn fractie heeft een groot aantal vragen geformuleerd. Ik heb onze zoals altijd positieve houding nog maar even extra benadrukt. Wij zijn net terug van het reces, dus misschien was men die vergeten. Wij hopen dat de minister onze vragen adequaat zal beantwoorden.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Het reces is vandaag al een aantal malen genoemd, ik zou even terug willen gaan naar een moment vóór het reces, en wel het moment van 1 juni, het moment van het referendum, het moment waarop de Nederlandse bevolking aangaf dat zij iets anders wilde dan wat de politiek had gedacht. Het was een helder signaal dat de mensen niet zo maar een Europese Unie opgedrongen wilden krijgen. Wij hebben toen de wijze les geleerd dat wij de mensen moeten betrekken bij de besluitvorming over onderwerpen die hun aangaan. Kennelijk geldt deze les niet voor een weg of een spoorweg langs de plek waar mensen wonen, want de regering wil de mogelijkheden om daarover mee te praten ernstig beperken. Is de minister het met mij eens dat het juist van belang is om meer mensen te betrekken bij onderwerpen die hun aangaan? Zo ja, waarom geldt dit dan niet voor de aanpassing van een weg of een spoorweg? Het is opvallend dat er in reactie op onze vraag in het verslag naar nut en noodzaak van dit wetsvoorstel alleen verwezen wordt naar eerder ingenomen standpunten. Kan de minister mij, zonder dit opnieuw te doen, vertellen wat nu eigenlijk het doel van dit wetsvoorstel is, waarom deze wet nodig of nuttig zou zijn? Als het klopt wat de heer Van Hijum zegt, namelijk dat het doel is, procedures sneller te laten verlopen, waarom praten wij dan vandaag niet ook – de heer Duyvendak wierp deze vraag ook al op – over de interne procedures die eraan voorafgaan en die voor vertraging zorgen, opdat wij dat doel kunnen bereiken?

Ik wil vandaag doorgaan, zoals sommigen al eerder hebben gedaan, met het trekken van lessen uit de besluitvorming over de Betuweroute en de HSL. Een van de belangrijkste lessen die daaruit te trekken was, is dat wij niet slechts op één moment een besluit of politieke wens moeten uitspreken. Wij moeten vaker durven handelen op basis van nieuwe feiten of voortschrijdend inzicht. Is de minister dit met mij eens? Als zij dit met mij eens is, waarom verdwijnt er dan bij de besluitvorming rond de wijziging van de hoofdinfrastructuur een go/no-gomoment? De minister kan wel zeggen dat een "no go" ook kan komen bij de voorbereiding van

het ontwerp-tracébesluit of naar aanleiding van de inspraak, maar ik ben daardoor niet gerustgesteld. Ik zit ondertussen lang genoeg in de politiek om te weten dat een politicus niet snel een gewijzigd inzicht zal accepteren, behalve wellicht als hij of zij gedwongen wordt om hernieuwd naar de gehele situatie te kijken. Het schrappen van een go/no-gomoment steunt mijn fractie dan ook niet.

De minister geeft in haar nota naar aanleiding van het verslag duidelijk aan dat zij het aantal inspraakreacties niet belangrijk vindt. Nu, daar kan ik wel mee instemmen. Echter, kwalitatieve inspraakreacties spreken mij wel aan en ik stel vast dat met het verdwijnen van de trajectnota er niet alleen kwantitatief minder reacties komen, maar dat er ongetwijfeld ook kwalitatief een vermindering optreedt. Ik verneem graag van de minister hoe zij dit denkt op te vangen.

Tot slot wil ik de minister en ook de CDA-fractie wijzen op het proefschrift van de nieuwe wetenschappelijke medewerker van het CDA, de heer Sander Lensink, die ik hierbij feliciteer. Hij concludeert dat het voor het milieu beter is om files te accepteren dan om files te bestrijden via wegverbreding. De energie die gemoeid is met de aanleg en het onderhoud van de extra rijbanen, bedraagt veel meer dan de milieuwinst van een betere doorstroming. Ik vraag de minister in dit verband om een reactie op dit proefschrift. Ik hoop dat zij hierbij in ieder geval wil aangeven, dat zij dit proefschrift bij haar afwegingen over de verbreding van de wegen zal betrekken. Wij weten allemaal dat het slecht gaat met het milieu in Nederland en ik vind dat wij ook dit punt serieus moeten nemen.

De vergadering wordt van 16.20 uur tot 16.35 uur geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik wil beginnen met dank uit te spreken voor de steun van diverse kanten voor het voor ons liggende wetsvoorstel. Ik zie het wetsvoorstel als een belangrijke verbetering van de besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de wijziging van de hoofdinfrastructuur. Het is inmiddels bijna vijf jaar geleden dat de eerste tranche van de wijziging van de

Tracéwet in werking trad. Zoals u gelezen zult hebben in het evaluatierapport van de werking van de Tracéwet "Op de goede weg", is met deze wijziging een belangrijke stap gezet. Wij streven voortdurend naar stroomlijning en bespoediging van de besluitvormingsprocedures zonder in te leveren op zorgvuldigheid en rechtszekerheid. Dus: snel handelen of tempo maken, maar alleen als dat zorgvuldig kan.

Echter, alles kan nog beter, en mede om die reden is de tweede tranche van de wijziging van de Tracéwet naar de Tweede Kamer gezonden. Kort wil ik de hoofdlijnen van het wetsvoorstel memoreren. Het belangrijkste onderwerp van het wetsvoorstel betreft de invoering van een verkorte tracéwetprocedure voor aanpassing van de bestaande hoofdinfrastructuur. De essentie van de verkorte tracéwetprocedure is dat voor de meeste infrastructurele projecten de fase van trajectnota en standpunt komt te vervallen. Graag wil ik benadrukken dat het wetsvoorstel geen wijziging aanbrengt in de besluitvormingsprocedure voor de aanleg van geheel nieuwe hoofdinfrastructuur. De kernvraag is dus: ligt er al dan niet een verbinding? Als er geen verbinding is zal de fase van trajectnota en standpunt blijven bestaan. Met het kabinetsstandpunt inzake de bespoediging van de besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van de hoofdinfrastructuur dat op 22 december 2003 naar de Kamer gezonden, is expliciet aangegeven dat anders dan bij aanpassingen aan reeds bestaande infrastructuur bij een zelfstandige trajectnota MER een standpuntfase nuttig wordt geacht voor die projecten waarbij de veelal zeer ingrijpende tracékeuze nog moet worden gemaakt. Bij de voorgenomen wijziging van reeds aanwezige infrastructuur ligt dat anders. Daar heeft de doorsnijding van het gebied reeds plaatsgevonden. Dat betekent niet dat die aanpassing niet ingrijpend kan zijn, maar wel dat een aparte fase over de locatiekeuze geen toegevoegde waarde heeft. Er kan sprake zijn van een reeds aangelegde infrastructurele verbinding, terwijl de wens bestaat om de capaciteit te vergroten. In dergelijke gevallen biedt het wetsvoorstel met de invoering van de verkorte procedure een sterk vereenvoudigde besluitvormingsprocedure. Daarbij moet men vooral

denken aan verbreding van bestaande hoofdwegen en spoorwegen. Het kan zijn dat voor deze projecten ook een MER-procedure moet worden gevolgd op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994. In dat geval worden de tracéwetprocedure en de MER-procedure gelijktijdig doorlopen. In de praktijk zal voor de meeste tracébesluiten een MER worden opgesteld. Op grond van het Besluit MER zal bijvoorbeeld voor elke verbreding van de hoofdwegen, mits gelegen tussen twee knooppunten of aansluitingen, altijd een MER worden opgesteld. Over de reden om voor de voorgestelde uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet te komen tot een andere relatie tussen de Tracéwet en het Besluit MER kom ik straks te spreken.

Ik wil nu iets zeggen over de uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet. In meer gevallen dan die nu in de wet worden omschreven is het wenselijk om noodzakelijke wijzigingen aan de hoofdinfrastructuur te realiseren met toepassing van de verkorte tracéwetprocedure. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om spoorverdubbelingsprojecten die nu niet onder het regime van de Tracéwet vallen. Mede naar aanleiding van de motie-Eurlings, ingediend tijdens de behandeling van het ontwerp voor de Spoedwet wegverbreding en beantwoord bij brief van 27 mei 2003, is besloten om in beginsel ook spoorverdubbelingsprojecten te realiseren met toepassing van de tracéwetprocedure. Daarmee voldoen wij dus aan de wens van de Kamer. Daarnaast gaat het om maatregelen voor de betere benutting van het bestaande spoorwegnet. Het betreft dan een pakket aan kleine maatregelen die gezamenlijk een belangrijke verbetering en een betere benutting van de bestaande spoorlijn mogelijk maken. Een uitgebreid overzicht van maatregelen is opgenomen in de memorie van toelichting.

Een aantal leden vroeg naar de verhouding tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM. Die verhouding is zowel in de persoonlijke sfeer als in de zakelijke sfeer buitengewoon goed. In de huidige tracéwetprocedure vormen de ministers van V&W en VROM samen het bevoegd gezag. In het kabinetsstandpunt is reeds aangegeven dat bij de verkorte procedure de ruimtelijke consequen-

ties en de milieuconsequenties per project kunnen verschillen, zodat het denkbaar is dat de minister van VROM bij bepaalde projecten waarbij de verkorte procedure van toepassing is, de besluitvorming overlaat aan de minister van V&W. Het wetsvoorstel, dat overigens ook ondertekend is door mijn ambtgenoot van VROM, bevat deze mogelijkheid. In geval van de verkorte procedure zal dus per project worden bepaald of de minister van VROM de besluitvorming aan de minister van V&W overlaat. Gaat het om een project tot aanleg van een geheel nieuwe weg en ligt er dus geen verbinding, een spoorweg of een hoofdvaarweg, dan is de verkorte procedure niet van toepassing en zal de besluitvorming onveranderd plaatsvinden door de minister van V&W en wel na overeenstemming met de minister van VROM, zoals dat nu ook het geval is. De minister van VROM besluit dus altijd zelfstandig of zij de situatie te complex of eenvoudig genoeg vindt om de besluitvorming al dan niet over te laten aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Ik heb net gezegd dat ik nog zou terugkomen op de relatie tussen de Tracéwet en het Besluit milieueffectrapportage en dat doe ik bij dezen. Het oorspronkelijke wetsvoorstel voor de Tracéwet ging uit van het adagium dat alleen bij een MER-plicht een tracéwetplicht geldt. De keerzijde daarvan was dat een uitbreiding van een MER-plicht altijd een uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet tot gevolg had en dat was dan weer aanleiding voor een formele wijziging van de Tracéwet. De hiervoor besproken redenen om de verkorte tracéwetprocedure ook van toepassing te laten zijn op bepaalde in beginsel niet MER-plichtige activiteiten, heeft tot gevolg dat de Tracéwet op dat punt moet worden gewijzigd omdat daarin slechts MER-plichtige activiteiten zijn genoemd. Ik hecht eraan duidelijk te stellen dat de voorgestelde wijziging van de Tracéwet absoluut geen wijziging of een beperking van de MER-plicht tot gevolg heeft. Deze wijziging bepaalt dus niet, anders dan vroeger, of er wel of niet een MER-plicht moet zijn. Daar wordt geen enkele wijziging in aangebracht. Beoogd wordt slechts om het mogelijk te maken dat ook voor bepaalde niet MER-plichtige



## Peijs

activiteiten de tracéwetprocedure wordt gevolgd.

Het aanvankelijke uitgangspunt van de wetgever – er is alleen een tracéplicht bij een MER-plicht – wordt dan ook vervangen door het uitgangspunt dat er alleen een tracéwetplicht is als het Rijk de regie wil voeren over de besluitvorming over de aanleg en belangrijke wijzigingen van de hoofdinfrastructuur, ongeacht of de voorgenomen activiteit een MER-plichtige activiteit is. Aldus zal per project worden gezien of de tracéwetprocedure gecombineerd zal worden met de MER-procedure. Het zal duidelijk zijn dat op basis van het huidige Besluit MER voor vrijwel alle tracébesluiten een MER zal worden opgesteld.

In het kader van de herijking van de VROM-wetgeving is aangekondigd dat het Besluit MER ingrijpend zal worden gewijzigd. Dat heeft de staatssecretaris van VROM bij brief van 28 januari 2005 aan de Tweede Kamer geschreven. Groot voordeel van de formele ont koppeling van de Tracéwet en het Besluit MER is dat daarmee wordt voorkomen dat elke wijziging van het Besluit MER gevolgd moet worden door een wijziging van de Tracéwet. In zoverre kan de ont koppeling ook worden gezien als een technische verbetering van de wet.

Wij zijn ervan overtuigd dat de invoering van de halfjaarlijkse voortgangsrapportage een verbetering van de procedure is. Ik dank de Kamer voor haar steun hiervoor.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik begrijp dat de minister aan het eind is van haar antwoord over de MER-procedure. De minister stelt de ont koppeling van de MER-plicht voor als een technische kwestie, maar je kunt ook de beleidsmatige en politieke vraag stellen of het wel gewenst is om die koppeling bij de herziening van het Besluit MER in stand te houden. Naar ik meen, heeft de Commissie MER al eens in een brief aan de Tweede Kamer voorgesteld om niet meer alle wegverbredingsprojecten onder de MER-plicht te laten vallen. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Minister **Peijs**: Wij hebben bij de spoedwet van de Raad van State te horen gekregen dat voor de aanleg van spitsstroken een MER gemaakt moet worden. Als wettelijk vastge-

legd wordt dat die niet meer nodig is, verandert dat de zaak. Nu wordt bij iedere strook gewoon een MER gemaakt.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister geeft aan dat het besluit over de MER in het najaar ingrijpend gewijzigd wordt. Daarbij kan gezien worden om de huidige wegverbredingen niet allemaal onder de MER-plicht te laten vallen. Is de minister bereid om te bezien of die ont koppeling mogelijk en gewenst is? Ik wijs er nogmaals op dat de Commissie MER dit heeft voorgesteld.

Minister **Peijs**: Wij gaan dat met de Kamer bespreken. Op het ogenblik kan er echter geen sprake van zijn om het niet te doen. De Raad van State heeft uitgesproken dat een MER moet worden gemaakt. Bij de bedoelde wijziging komen wij hierover uitgebreid te spreken. Ik wil niet op de uitkomst van dat gesprek vooruitlopen. De Raad van State heeft uitgesproken dat voor iedere spitsstrook een MER moet worden gemaakt. Wij houden ons vanzelfsprekend aan deze uitspraak van de rechter.

Bij de herijking van de VROM-wetgeving is aangekondigd het Besluit MER ingrijpend te wijzigen. De staatssecretaris van VROM heeft dit al aangegeven. De wijziging van het Besluit MER hoeft dan ook niet gevolgd te worden door een wijziging van de Tracéwet.

In de huidige Tracéwet wordt op diverse plaatsen voorzien in een inlichtingenplicht aan de Staten-Generaal bij de overschrijding van termijnen. In het kabinetsstandpunt staat dat wij liever overgaan naar een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over alle tracéwetprojecten in plaats van de afzonderlijke, projectgebonden uitstelbrieven. Door de schaarse reacties van de Kamer op deze uitstelbrieven kan ik mij voorstellen dat de Kamer daarvan voorstander is. Voordeel is dat een totaaloverzicht wordt gegeven van de stand van zaken, de voortgang en de redenen van eventuele vertraging. Ik zeg de heren Verdaas en Hofstra graag toe om bij de halfjaarlijkse rapportages precies aan te geven door wie de vertraging wordt veroorzaakt, ook als het om het ministerie gaat. Dat soort transparantie kunnen wij opbrengen. Ik ben blij met de positieve reactie van de

Kamer. In de voortgangsrapportage wordt ingegaan op de interne werkwijze, het overleg met de andere overheden en op eventuele versnellingen.

In het kabinetsstandpunt en in de nota naar aanleiding van het verslag worden diverse verbeteringen genoemd die reeds zijn of zullen worden doorgevoerd ter verbetering van de interne procedures. In aanvulling daarop het volgende.

De verbeteringen zijn in twee hoofdmoten te verdelen: de stroomlijning van de interne processen binnen V&W en de inhoudelijke beperking van de tracé-MER-studies tot het noodzakelijke. Ten behoeve van het verbeteren van de interne V&W-processen wordt een aantal zaken opgepakt, met name het vereenvoudigen van de sturingsrelatie tussen de bestuurskern, beleid, en Rijkswaterstaat, uitvoering. Ten aanzien van de verkenningen en de planstudies zal deze vereenvoudiging zeker leiden tot verbetering van de werkwijze en daarmee tot tijdsbesparing. Andere zaken die een rol spelen bij de stroomlijning zijn de verdere pooling van kennis en kunde binnen Rijkswaterstaat, een meer strategisch inkoopbeleid rond verkenningen en planstudies en het opzetten van een bewakingssysteem voor de al dan niet wettelijke termijnen van projecten. Dat laatste zal ook van belang zijn voor de voorgestelde halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan de Kamer. Zo grijpen alle verbeteringen in elkaar.

Bij de inhoudelijke beperking van de tracé-MER-studies tot het minimaal noodzakelijke vindt onderzoek plaats. Onder andere wordt met de commissie voor de MER besproken wat het detailniveau van de milieueffectrapporten zou moeten zijn. De uitkomst van dat onderzoek zal daarna worden geëffectueerd in de richtlijnen bij de tracéwetprocedures. Ook de communicatie en de systematiek rond kostenramingen behoeven verbetering. Dit zal onder meer zijn weerslag krijgen in het MIT-projectenboek. Tot slot zal eerder en beter dan nu het geval is in beeld moeten worden gebracht wat de consequenties voor de doorlooptijd en de kosten van studies van de internationale wet- en regelgeving zijn, bijvoorbeeld de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Vooral bij de procedure voor de wijziging

## Peijs

van bestaande hoofdinfrastructuur verwacht ik door het wegvallen van de fase van trajectnota en standpunt alsmede door het beperken van de omvang van het milieueffectrapport grote tijdswinst te kunnen boeken.

De heer Van Hijum vroeg waar wij nu eigenlijk staan met de luchtkwaliteit. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is inmiddels in werking getreden. Wij zijn op dit ogenblik op het ministerie bezig met te inventariseren welke projecten onder het nieuwe besluit, dat nog niet het eind van alle wijsheid zal blijken te zijn, gerealiseerd kunnen worden. In oktober verwachten wij dat er in het kader van de voortgangsrapportage voor de spoedwetprojecten duidelijk gemaakt kan worden om welke projecten het gaat. Er staat ons ook nog een wetswijziging te wachten voor de luchtkwaliteit, maar daar kan ik formeel nog niets over zeggen. Collega Van Geel legt die wijziging nu voor aan de Raad van State.

Wij vinden het van belang om ons aan de termijnen te houden. Om die reden zijn met name de maatregelen voor het inkorten van de interne procedures erg belangrijk. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft maar één keer een opmerking gemaakt over de hardheid van de termijnen. Laat ik duidelijk zijn: ook al acht de rechter de termijnen in de meeste gevallen niet fataal, voor ons zijn de termijnen een aangrijpingspunt om te onderzoeken waarom de termijnen bij bepaalde projecten niet gehaald worden. Wij willen inzicht krijgen in de eigen werkwijze en de feiten daarin, omdat wij daar veel van kunnen leren.

### Voorzitter: Verbeet

**Minister Peijs:** In zoverre vind ik het ook belangrijk dat er in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage komt te staan waarom wij bepaalde termijnen niet halen.

Dan hebben de heer Van Hijum en de heer Van der Staaij gevraagd hoe de verkorte procedure zich verhoudt tot de eisen die voortvloeien uit de Europese richtlijnen, bijvoorbeeld de luchtkwaliteit en de milieueffectrapportage. De Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zitten in het Besluit luchtkwaliteit. Die zijn voor de Afdeling bestuursrechtspraak aanleiding geweest om tal van besluiten te vernietigen, waaronder een drietal wegaanpassingsbesluiten.

Sommige leden vragen zich af of de spoedwet er wel voor zorgt dat zaken zorgvuldig behandeld worden. Ik denk dat uit de gang van zaken tot nu toe wel blijkt dat er geen verlies aan zorgvuldigheid optreedt. De Raad van State reageert onmiddellijk als mensen inspreken en zeggen dat iets niet kan. Wij houden ons vanzelfsprekend altijd aan die uitspraken. Wij gaan bij iedere spitsstrook dan ook de MER toepassen. Eenmaal heeft de Raad van State uitgesproken dat wij meer moesten letten op de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen uit 1975. Ook naar verkeersveiligheid wordt bij iedere spitsstrook onderzoek gedaan. Ik ontken overigens niet dat het erg moeilijk is om aan luchtkwaliteits-eisen te voldoen. In sommige gevallen is dat voornamelijk niet mogelijk onder het besluit dat er nu ligt. Met het onderhavige wetsvoorstel willen wij absoluut geen afbreuk doen aan Europeesrechtelijke luchtkwaliteitseisen en ook niet aan andere Europeesrechtelijke eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van de milieueffectrapportage. Dat zou ook niet kunnen.

De eisen die worden gesteld aan het tracébesluit dat is voorbereid met de huidige uitgebreide procedure zijn niet anders dan de eisen die worden gesteld aan het tracébesluit dat wordt voorbereid met de verkorte procedure. Ook ten opzichte van de behartiging van andere relevante belangen op het gebied van externe veiligheid, verkeersveiligheid, waterbeheer, natuur, archeologie en tal van andere aspecten zal bij het tracébesluit moeten worden voldaan aan eisen op grond van de Tracéwet, de Algemene wet bestuursrecht, die zoals u weet zojuist gewijzigd is, en overige nationale en Europeesrechtelijke wetgeving.

De heer Van Hijum heeft voorts gevraagd naar de ruimtelijke gevolgen voor de omgeving. In de memorie van toelichting is gemeld dat het in de fase van de trajectnota wat de planologische implicaties betreft vooral gaat om een beschrijving van de gevolgen van mogelijke besluitvorming. In het rapport van de Universiteit Utrecht wordt aangegeven, dat het onjuist zou zijn om van de tracébesluitnemer te eisen dat die de precieze implicaties van de uitvoering van het besluit op de wijde omgeving aangeeft. Net als de Universiteit Utrecht meen ik dat dit

meer ligt op het terrein van de gemeente of eventueel de provincie. Op projectniveau zal voor de trajectnota in kaart moeten worden gebracht wat de ruimtelijke gevolgen van een project kunnen zijn voor een groter gebied dan alleen het verkeers- en vervoerstraject. De praktijk is en zal zijn dat bij de voorbereiding van de trajectnota aan de betrokken provincies en gemeenten wordt gevraagd, aan te geven wat de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen binnen het studiegebied zijn, zodat wij bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief daarmee rekening kunnen houden voor een groter gebied dan alleen het verkeers- en vervoerstraject. De Tracéwet bevat reeds de wettelijke verplichting voor het Rijk om bij de voorbereiding van de trajectnota en het ontwerpbesluit de decentrale overheid te betrekken. Er zijn op zich geen kosten aan verbonden, anders dan de studiekosten die ook moeten worden gemaakt voor het onderzoek naar de andere onderwerpen die in de trajectnota worden beschreven.

In artikel 3 van de SMB-richtlijn staat dat een strategische milieubeoordeling moet worden uitgevoerd voor plannen en programma's die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige MER-plichtige besluiten. In artikel 11 van dezelfde richtlijn staat dat de SMB-richtlijn op generlei wijze afbreuk doet aan de verplichtingen op basis van de MER-richtlijn vertaald in ons Besluit milieueffectrapportage. Dat betekent dat voor sommige projecten zowel een SMB-beoordeling als een MER-rapport nodig is. De SMB is dus niet mogelijk als alternatief voor de MER.

De staatssecretaris van VROM is bezig om in het kader van de herijking van de VROM-wetgeving het Besluit MER aan te passen. In de nota naar aanleiding van het verslag en in de brief van 29 oktober 2004 staat dat het Besluit milieueffectrapportage zal worden aangepast naar aanleiding van de jurisprudentie van de Raad van State van 15 september 2004 over de MER-plicht voor vrijwel alle wegverbredingen. Dat ging over de A2 bij Vught-Ekkersweijer. Die aanpassing zal bij de genoemde herijking worden meegenomen.

De heer Verdaas heeft gevraagd naar de halfjaarlijkse rapportage. Ik ben daar zo-even al op ingegaan. Ik ben blij dat ook de Kamer een

## Peijs

verbetering ziet ten opzichte van de huidige werkwijze. Ik denk dat wij de Kamer op deze manier veel beter kunnen informeren. Momenteel is er een jaarlijkse ronde van informatie aan de Kamer via het MIT/SNIP-projectenboek. Ook daarin wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de projecten. Naast de vermelding van de stand van zaken wordt een toelichting gegeven op de wijzigingen van het huidige begrotingsjaar ten opzichte van het vorige. Een vergelijkbare opzet zal worden gevolgd als er na de realisering van de wetswijziging halfjaarlijks wordt gerapporteerd over de voortgang van de projecten. Zodra de wetswijziging in het Staatsblad is verschenen, beginnen wij daar natuurlijk mee. In welke vorm deze rapportage wordt uitgebracht, wordt nog nader bekeken. De aanbevelingen van Bouwend Nederland zullen daarbij worden betrokken. In ieder geval wordt bij overschrijding van de termijnen aangegeven of het gaat om interne of externe oorzaken en of de vertraging gevolgen zal hebben voor de verdere planning en de kosten van het project. Ook zal worden aangegeven welke maatregelen worden genomen of overwogen om daaraan tegemoet te komen. Voorzover budgetoverschrijdingen of projectrisico's de oorzaak zijn van wijzigingen, zal ook dat nader worden toegelicht in de halfjaarlijkse rapportage. Dan zullen wij ook kunnen zien in welke mate de verbeteringen in de interne procedures tijdwinst zullen opleveren.

De heer Verdaas maakte een opmerking over de vanzelfsprekendheid dat aanpassing van de bestaande infrastructuur altijd de beste optie zou zijn. Als er al een verbinding is en er toch gekozen wordt voor de aanleg van nieuwe infrastructuur in plaats van het aanpassen van de bestaande infrastructuur, zal naar zijn mening alsnog de huidige tracéwetprocedure moeten worden gevolgd. In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat het niet zozeer de complexiteit of de te kiezen variant criterium is voor het al dan niet volgen van de verkorte procedure, maar de vraag of er al een verbinding ligt. De heer Verdaas heeft hier een goed punt. Ook in de nota naar aanleiding van het verslag is daarop ingegaan (pagina 8). Zelf heb ik ook nagegaan

of deze aparte situatie zich leent voor afzonderlijke behandeling in de wet. Ik heb toch besloten om dat niet te doen. De belangrijkste reden daarvoor is dat het mij buitengewoon onwaarschijnlijk lijkt dat, als de vraag aan de orde is of een extra rijstrook of spoor moet worden aangelegd, de conclusie van het voorbereidend onderzoek zal zijn dat gekozen moet worden voor de aanleg van een nieuwe snelweg of spoorweg. In de praktijk zal het in plaats van een geheel nieuwe variant vaker voorkomen dat de uitbreiding van de bestaande hoofdweg op bestaande plaatsen wordt gecombineerd met een omlegging rond de dorpskern. Ik noem als voorbeeld de N61 in Zeeuws-Vlaanderen. Buiten kijf staat dat er dan sprake is van grotere ruimtelijke gevolgen dan bij een simpele verbreding van asfalt. Ik denk dat het verstandig is om in zo'n geval een extra procedurestap in te bouwen die kan betekenen dat, alvorens het ontwerp-tracébesluit naar buiten wordt gebracht, het milieueffectrapport zelfstandig ter inzage wordt gelegd, zoals ook gebeurt in de huidige tracéwet-procedure. Zo'n extra procedurestap, waartoe wordt besloten in overleg met mijn ambtgenoot van VROM, hoeft de wet niet expliciet mogelijk te maken. Dat kunnen wij altijd naar aanleiding van een praktische situatie besluiten. De verkorte procedure staat niet in de weg dat in bepaalde gevallen wordt overgegaan tot een extra inspraakronde. De wetswijziging is juist bedoeld om te voorkomen dat de nu voorgeschreven trajectnota en de standpuntfase in alle gevallen wettelijk verplicht zijn, dus ook als het gaat om het doortrekken van een afrit naar een oprit die een kilometer verderop ligt. Ik hecht eraan op dit punt te verwijzen naar de pagina's 13 en 14 van de nota naar aanleiding van het verslag: niet uit het oog moet worden verloren dat, hoewel telkens gesproken wordt over een verkorte procedure, het slechts gaat om een verkorting van de procedure ten opzichte van de huidige tracéwet-procedure en dat juist deze verkorte procedure overeenkomt met de reguliere procedure bij besluiten op het gebied van de ruimtelijke ordening en de wijze waarop de MER-procedure daaraan is gekoppeld. Het is juist de huidige tracéwetprocedure die afwijkend is en extra fasen kent die voor andere

ruimtelijke ingrepen met vaak ernstige ruimtelijke en/of milieueconsequenties niet aan de orde zijn.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik kan de beantwoording bijna helemaal volgen, maar wil toch op één zin in de nota naar aanleiding van het verslag terugkomen. Laat ik eerst van deze gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat het ook moet worden opgeschreven als besluitvorming in de Kamer ten grondslag ligt aan vertraging in de voortgangsrapportages.

Minister **Peijs**: Dat schrijven we ook op.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat is dan helder.

Toegegeven, het zullen uitzonderingen zijn, maar het zal voorkomen dat bij bestaande infrastructuur, spoor of weg, aanpassing in de beste optie lijkt, maar gaandeweg onduidelijkheden ontstaan: een lusje eromheen, wat zijn precies aanpassingen en wat is nieuw? Als het niet gewoon gaat om parallelle banen, verbredingen of nieuwe strepen op de weg, moet duidelijk zijn dat de volwaardige procedure moet worden doorlopen. Volgens de nota naar aanleiding van het verslag ligt het in de verwachting dat de oplossing wordt uitgewerkt in de MER en het ontwerp-tracébesluit. Mijn twijfel ligt bij dat "ligt het in de verwachting". Ik hoor liever dat daarbij gewoon de volledige procedure wordt gevolgd.

Minister **Peijs**: Dit geldt als sprake is van grote ruimtelijke consequenties. Bij een simpele uitbreiding van de verbinding van A naar B, een verbinding tussen twee af- en opritten of bij een spitsstrook zullen we niet snel een extra inspraakmoment inlassen. Dat is eerder het geval bij een verbinding die veel maatschappelijke onrust zou veroorzaken: zo waren er in het geval van Vught weinig insprekers, maar die uitten wel een buitengewoon groot ongenoegen over de voorgenomen verbreding. Daaruit hebben wij onze conclusies getrokken. Als er grote maatschappelijke onrust ontstaat over een verbinding kunnen we verschillende instrumenten inzetten, waaronder een extra inspraakmoment.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wij moeten er niet al te lang over doorgaan want



Mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

het zullen altijd uitzonderingen zijn, maar als wij het er hier over hebben gehad, staat in ieder geval vast hoe we ermee zullen omgaan. Ik versta uw antwoord zo: als er een twijfelgeval is en er bestaat behoefte aan, dan is er die mogelijkheid van een extra stap in de procedure en zullen we deze ook gebruiken. Er komt dus geen redenering in de trant van: dit is een verkorte procedure, dus we doen het per definitie niet.

**Minister Peijs:** Er kan dan een extra inspraakmoment komen.

De heer Verdaas vroeg verder naar de convergentie tussen Tracéwet en WRO. Hierbij zijn twee verschillende zaken van belang: het maken van een structuurvisie en de relatie tussen Tracéwet en WRO. Een structuurvisie wordt alleen gemaakt voor grote projecten, zoals gedefinieerd door de TCI. Verschillende leden zijn ingegaan op de behandeling van de TCI en de zaken die deze aan de orde stelde. De TCI ging echter wel over grote projecten; ik denk dat wij het onszelf niet moeten aandoen om alle uitgangspunten van de TCI, die buitengewoon nuttig zijn bij grote projecten, toe te passen op iedere spitsstrook. De structuurvisie richt zich op nut en noodzaak, waarbij onder meer nadrukkelijk de samenhang van het project met andere projecten en de hele regionale ruimtelijke ontwikkeling

aan de orde komen. Als op grond van de structuurvisie wordt besloten om door te gaan, dan gaat het project naar de uitwerkingsfase, waarin onder andere de ruimtelijke inpassing aan de orde komt. Bij een weg of spoorlijn zal uiteraard de tracéwetprocedure worden gevolgd. Bij normale projecten wordt voorafgaande aan de tracéwetprocedure een verkenning-nieuwe stijl uitgevoerd. Met deze kanttekeningen ben ik geheel akkoord met de redenering van de heer Verdaas.

De vraag of de tracéwetprocedure moet worden geïntegreerd in de WRO is een heel andere. De tracéwetprocedure is in grote lijnen hetzelfde als de projectprocedure in de Wet ruimtelijke ordening, alleen is zij helemaal toegesneden op de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Het kabinet houdt hieraan om praktische redenen vast. Neem bijvoorbeeld het geluid. In de Tracéwet wordt dat volledig meegenomen, terwijl wij die overwegingen niet kennen bij de Wet ruimtelijke ordening. Wij denken niet dat het voordelen biedt om de regeling van alle besluitvorming te concentreren in een enkele wet. Dat moet echt worden afgewogen tegen het nadeel dat een dergelijke regeling wel buitengewoon gecompliceerd zou worden. In de Wet ruimtelijke ordening moet dan rekening worden gehouden met heel

uiteenlopende voorschriften die specifiek voor bepaalde sectoren bedoeld zijn. Een voorbeeld daarvan is de vaststelling van de eventueel hogere waarden van de Wet geluidhinder in het tracébesluit. Zo'n afzonderlijke wet is gewoon praktischer om mee te werken. Overigens zal te zijner tijd de Tracéwet, waar nodig, worden aangepast aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Die lijn is dus ook gekozen in de Wet ruimtelijke ordening, overigens geheel in overeenstemming met de wensen van het ministerie van VROM. Wij zitten geheel en al op dezelfde lijn. Wij zijn nog niet zover, mijnheer Verdaas, dat er één omgevingswet is met één projectprocedure.

Ik kom toe aan het betoog van de heer Duyvendak. Ik geef direct toe dat er best een probleem is in de interne procedures. Dat wordt ook niet ontkend, maar de Universiteit Utrecht geeft ook nog andere zaken aan. Wij hebben dat in de Kamerstukken ook gemeld. De heer Duyvendak herhaalt de discussie die is gevoerd naar aanleiding van het kabinetsstandpunt. Wij zijn toen uitgebreid ingegaan op de aanbevelingen van de Universiteit Utrecht. Ook bij benutting wordt wel degelijk gekeken naar alternatieven. Ik verwijs daarvoor naar pagina 17 van de nota naar aanleiding van het verslag. Ik sluit mij aan bij de heer Van Hijum, die in reactie op de inbreng van de heer Duyvendak terecht wijst op de verkenningenfase waarin al die alternatieven zijn onderzocht. Ook voor de kleinere infrastructuurprojecten wordt altijd een verkenning gemaakt. Als er verschillende alternatieven zijn, worden die in de verkenningenfase aangegeven. Als de Tweede Kamer daarom vraagt, kunnen die verkenningen altijd worden toegestuurd.

Ik kom toe aan de vragen van de heer Hofstra.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een amendement ingediend. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

**Minister Peijs:** Ik kom daar nog over te spreken.

Het is fijn dat de Kamer ook de hand in eigen boezem steekt, want de behandeling van de Tracéwet had bij ons misschien wat sneller gekund, maar ook hier had dat gekund.

## Peijs

De **voorzitter**: Ik moet de heren Hofstra en Van der Staaij verontschuldigen. Vanwege verplichtingen elders hebben zij de vergadering verlaten. Nu de minister aan de beantwoording van hun vragen begint, wil ik dat graag melden.

Minister **Peijs**: De heer Hofstra heeft gevraagd om een verdere versnelling van de besluitvormingsprocedures, bijvoorbeeld door de MER-plicht voor bepaalde infrastructurele projecten af te schaffen. Hij heeft dit standpunt al een paar keer naar voren gebracht. Voor hem en voor mij is het belangrijk om te streven naar snelle en doelmatige wetgeving. Ik ben echter meermalen uitvoerig ingegaan op zijn vraag, vooral in mijn brief van 28 september 2004. Dat was naar aanleiding van de toezegging in het algemeen overleg met uw Kamer van 25 mei 2004 om schriftelijk in te gaan op de juridische mogelijkheden tot verdere versnelling. Ook in de nota naar aanleiding van het verslag ben ik ingegaan op zowel de aanpassing van het Besluit milieueffectrapportage 1994 als de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien ik hierop inhoudelijk reageer, zou ik wederom moeten verwijzen naar reeds gegeven antwoorden.

De heer Hofstra heeft ook gevraagd naar de uitbreiding van het asfalt op de A12 tussen Gouda en Woerden. Het asfalt van de A12 is vernieuwd. Om de doorstroming tijdens het beheer en onderhoud te verzekeren is het 4-0-systeem toegepast. Dat wil zeggen dat er naast de rijstroken één extra rijstrook is gecreëerd om dat systeem tijdens het onderhoud aan de weg te kunnen toepassen. Daarom is het asfalt nu breder dan destijds. Om daadwerkelijk vier rijstroken open te stellen zullen wij de tracé-MER-procedure echter nog verder moeten doorlopen. Dat doen wij nu, dus daarop kan de heer Hofstra gerust zijn.

De heer Van der Staaij en de heer Slob hebben gesuggereerd om alleen bij een eenvoudige aanpassing van bestaande infrastructuur de verkorte tracéwetprocedure te volgen, aangezien bij complexe aanpassingen van bestaande infrastructuur de aparte trajectnota meerwaarde heeft omdat het juist bij die projecten gaat om ernstige ruimtelijke en milieueffecten.

In de nota naar aanleiding van het verslag is al aangegeven dat de complexiteit niet zozeer het criterium is voor het volgen van de verkorte tracéwetprocedure. Het gaat om de vraag of er al sprake is van een verbinding. Het is zo dat niet alle aanpassingen van bestaande infrastructuur per definitie eenvoudig zijn. Ik kan mij voorstellen dat in bepaalde gevallen een extra procedurestap wordt ingebouwd; dit heb ik ook tegen de heer Verdaas gezegd. Dit kan betekenen dat alvorens het ontwerp-tracébesluit zelfstandig ter inzage wordt gelegd, de gelegenheid wordt geboden om apart stil te staan bij de verschillende alternatieven. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in de situatie dat er al een verbinding is en twee alternatieven elkaar niet veel ontlopen. Het wetsvoorstel hoeft een dergelijke procedurestap niet expliciet mogelijk te maken. Van belang daarbij is dat het erg moeilijk is om goede criteria vast te stellen; het omschrijven daarvan is buitengewoon ingewikkeld. Woorden als "eenvoudig" en "complex" kunnen niet als criterium worden gebruikt. Dat soort termen geeft juist aanleiding tot discussie en vormt daarmee juist een bron van onzekerheid. Het is ook niet mogelijk om vooraf aan te geven welke projecten zodanig grote ruimtelijke of milieueffecten hebben dat deze in het licht van de te volgen procedure een aparte besluitvormingsprocedure vergen. Belangrijk inzicht in de gevolgen van een project wordt verkregen tijdens de verkenningsfase. De uiteindelijke consequenties komen pas goed in beeld wanneer onderzoek wordt gedaan in het kader van het milieueffectrapport.

De verkorte procedure staat een extra inspraakmoment in speciale gevallen niet in de weg. De wetswijziging is bedoeld om te voorkomen dat de nu voorgescreven trajectnota en standpuntfase in alle gevallen wettelijk verplicht worden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld ook om het doortrekken van een heel eenvoudige afrit. Ook in de nota naar aanleiding van het verslag heb ik gesteld dat, hoewel telkens wordt gesproken over een "verkorte procedure", niet uit het oog moet worden verloren dat het slechts gaat om de verkorting van de procedure ten opzichte van de huidige tracéwetprocedure. Juist deze verkorte procedure komt overeen

met de "normale" procedure bij besluiten over ruimtelijke ordening. De verlengde procedure behoort de uitzondering te zijn.

De heer Slob heeft gevraagd wat de relatie is tussen het wetsvoorstel, de TCI-rapportage en het kabinetsstandpunt; daarop ben ik zonet al ingegaan. In de nota naar aanleiding van het verslag hebben wij opgemerkt dat het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet vooral is gericht op het mogelijk maken van een verkorte procedure ten behoeve van de aanpassing van de bestaande infrastructuur. Wij doelen daarmee op kleinere infrastructurele projecten en dus niet op de grotere projecten waarover de TCI spreekt. Grote projecten hoeven overigens niet altijd lijnprojecten te zijn. Ik noem de Tweede Maasvlakte als voorbeeld. De materie die in dit wetsvoorstel aan de orde komt, is dus van een andere aard dan die in het rapport van de TCI. Er is geen sprake van een sterke samenhang tussen dit wetsvoorstel en het TCI-rapport.

Het is absoluut niet onze bedoeling om het ministerie van VROM op afstand te zetten of te houden. Het tegendeel is zelfs het geval: er is sprake van een goede verstandhouding en vooraf vindt overleg plaats om de lijn vast te stellen. De minister van VROM kan daarbij aangeven of zij voortdurend bij de infrastructurele aanpassingen betrokken wil zijn of dat zij er juist de voorkeur aan geeft om wat op afstand te blijven. Bovendien kan zij haar standpunt te allen tijde wijzigen. Het gaat ons immers om het resultaat.

Ik juich toe dat de heer Duyvendak het nadrukkelijk opneemt voor de belangen van wandelaars en fietsers. Dat blijkt ook uit het door hem ingediende amendement. De daarin verwoorde gedachte is sympathiek, maar het amendement is niet een verrijking van het voorliggende wetsvoorstel. Dat bevat een wijziging van artikel 4 van de Tracéwet. In het evaluatierapport over de Tracéwet is de aanbeveling gedaan om ook de planologische implicaties voor de ruimtelijke omgeving al in een vroeg stadium van besluitvorming in beeld te brengen. Dat houdt in dat er ten behoeve van de trajectnota op projectniveau in kaart moet worden gebracht wat voor een groter gebied dan het verkeers- en vervoersgebied de ruimtelijke gevolgen van een project kunnen zijn. In de huidige

## Peijs

praktijk is de werkwijze dat bij de voorbereiding van de trajectnota met name aan de betrokken provincies en gemeenten wordt gevraagd wat de mogelijke knelpunten en de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen binnen het studiegebied kunnen zijn, opdat bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief rekening kan worden gehouden met de gevolgen voor een groter gebied. In dat kader is het ook mogelijk dat gemeenten en/of betrokken belangenverenigingen, bijvoorbeeld rechtspersonen die opkomen voor de belangen van de wandelaars en de fietsers, knelpunten naar voren brengen. Bij de opstelling van ontwerp- en tracébesluiten wordt, indien dat nodig is, ruimschoots aandacht besteed aan het oplossen van knelpunten die te maken hebben met fiets- en wandelroutes. Dankzij de uitvoerige beschrijving van het begrip "tracé" biedt de Tracéwet goede mogelijkheden om te voorzien in mitigerende en compenserende maatregelen van onder andere verkeerskundige en/of landschappelijke aard. Dat gebeurt ook ten behoeve van fietsers en wandelaars, daar waar het infrastructurele werk de bestaande mogelijkheden beperkt of blokkeert. In een televisieprogramma dat deze week is uitgezonden, heb ik aangegeven dat er bij de A73 na iedere kilometer een tunneltje onder de weg is aangebracht. Fiets- en wandelpaden hebben uiteraard altijd prioriteit. Onder andere kinderen zijn daarvan afhankelijk om hun school te kunnen bereiken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik schat dat er in dit soort studies in een derde tot de helft van de gevallen tamelijk serieus aandacht aan die wandel- en fietspaden wordt besteed. Het gaat mij erom dat in deze checklist steeds naar voren komt dat daaraan aandacht zal worden besteed en dat de gevolgen daarvan worden beschreven. Ik hecht dus aan een extra waarborg om te voorkomen dat men dit uit het oog verliest.

Minister **Peijs**: Ik denk dat die waarborg er al in zit doordat gemeenten en provincies dat aan moeten geven in hun beschrijving. Ik ben er voorstander van dat het altijd in de checklist zit en dat er serieus naar wordt gekeken. Wij hebben het in de wet over de beschrijving van een proces. Het amendement is van

een detailniveau dat niet in deze wet thuishoort, maar in de uitvoering van de wet en dan met name in de beschrijving die gemeenten en provincies moeten aanleveren. Het amendement wordt inhoudelijk al gedekt door de Tracéwet en uitgevoerd op het niveau van de tracébesluiten. Het amendement is overbodig en daardoor ongewenst.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gebeurt nu heel vaak niet op het niveau van de trajectnota. Ook als de ingreep beperkt blijft tot nieuwe doorsnijdingen, dan zou je er toch naar moeten kijken. Misschien moet er worden gedacht aan compenserende maatregelen. Het is geen detail, want wij zijn het er volgens mij over eens dat het cruciaal is dat er ook aan die wandelaar en fietser wordt gedacht.

Minister **Peijs**: Het zou best kunnen zijn dat in het verleden te weinig aandacht is besteed aan wandelaars en fietsers, maar op dit ogenblik krijgen zij alle aandacht. Het amendement haakt aan op een verkeerde fase in de procedure. Doordat wij hier zo uitgebreid over het amendement van de heer Duyvendak praten, staat het duidelijk in de behandeling van deze wet. Op mijn ministerie is heel duidelijk aangekomen dat er rekening moet worden gehouden met wandelaars. In het recente verleden is dat ook heel goed te zien. Het onderwerp hoort thuis in het tracébesluit en gemeenten en provincies moeten wandelpaden die zij graag doorgetrokken zien in hun beschrijving opnemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik haak bij deze behandeling aan om dit onderwerp in te brengen. Naar mijn idee kan dat juridisch-technisch ook goed. De minister zegt er bewust bij dat ook deze behandeling deel uitmaakt van de wetsgeschiedenis. Het is aan gemeenten en provincies om in geval van dit type besluit die beschrijving ook te maken.

Minister **Peijs**: Absoluut. Voorzitter, ik ben aan het einde van mijn Latijn.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor haar uitgebreide antwoorden. De minister heeft aangegeven dat zij in

dit wetsvoorstel evenwicht heeft gezocht tussen snelheid enerzijds en zorgvuldigheid anderzijds. Wat mijn fractie betreft is dat geslaagd en om die reden vinden wij dit ook een evenwichtig voorstel. Wij zijn blij dat de minister zegt dat zij goed zal blijven kijken naar de interne procedures en manieren om de besluitvorming ook langs die weg te versnellen. Het is natuurlijk belangrijk om ook actief te blijven sturen op het beperken van termijnoverschrijdingen. Als een burger te laat is met het indienen van bezwaren of zienswijzen, dan zijn deze niet meer geldig, terwijl de overheid straffeloos kan weggelaten met dat soort overschrijdingen. Ik roep de minister op om daar bestuurlijk gezien heel scherp op te blijven.

Ik ben blij met de toezegging dat er in het najaar goed gekeken zal worden naar mogelijkheden met betrekking tot de MER-plicht. Wellicht kan de besluitvorming verder worden verkort door het stapelen van milieubeoordelingen te beperken. Op dit moment nemen wij daar genoeg mee. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van mevrouw Gerkens, maak ik nog een opmerking over de luchtkwaliteit. Het CDA is blij dat wij mensen als de heer Lensink in ons midden hebben die kritisch blijven letten op het milieueffect van de uitbreiding van infrastructuur. Dat is ook precies de reden waarom wij blij zijn met de honderden miljoenen die het kabinet uittrekt om schone en stille motoren en brandstoffen te bevorderen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Lensink zegt: als je het om de luchtkwaliteit doet, moet je juist niet tot verbreding overgaan. Daar gaat u niet op in.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat geldt, wanneer het gaat om het effect van het creëren van extra wegcapaciteit. Overigens wil ik nog wel eens een discussie voeren over de vraag of het bevorderen van de doorstroom juist goed is voor de luchtkwaliteit. Mijn stelling is de volgende. Als wij inzetten op het bevorderen van schone technieken en brandstoffen, kan de uitstoot in vergaande mate worden teruggedrongen. Het effect op het milieu van een dergelijke uitbreiding zal mijns ziens vele malen gunstiger zijn.

## Van Hijum

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik adviseer de heer Van Hijum om het proefschrift te lezen. Hij versimpelt het. De heer Lensink neemt namelijk veel meer mee in zijn proefschrift. Inderdaad zegt hij ook dat doorstroming beter is voor het milieu dan stilstaan. Hij berekent echter ook het onderhoud en de levensduur van de weg. Als de heer Van Hijum het proefschrift heeft gelezen, verandert het CDA misschien van standpunt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben nooit te beroerd om kennis te nemen van welk inzicht dan ook. Ook de milieukwaliteit is voor ons van eminent belang. Het staat het vlot trekken van de aanleg van spitsstroken in de weg. Dat debat gaan wij dus graag op een later moment aan.

Ik wens de minister een spoedige uitvoering van de bouwprojecten toe.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik herhaal dat de PvdA onder een aantal randvoorwaarden met deze wijziging instemt. De antwoorden op onze vragen waren duidelijk. Hiermee bevestig ik dat wij deze wetswijziging steunen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. U ziet, wij kunnen snelheid maken, daartoe aangespoord door de minister.

Ik dank de minister voor haar antwoorden. Uit haar laatste opmerking maakte ik op dat zij zich daarvoor een behoorlijke inspanning moest getroosten. Zij gaf namelijk aan dat zij aan het eind van haar Latijn was. Dat geeft meer cachet aan mijn dank die ik aan haar adres uitspreek.

Ik vond haar antwoorden op mijn "open vragen" zeer verhelderend. Het lijkt heel aantrekkelijk om procedures te verkorten en snelheid in de uitvoering van projecten te brengen. Wie zou daar tegen zijn? Toch is het van belang dat wij zorgvuldigheid betrachten, iets waarop de heer Van Hijum ook heeft gewezen. Onze vragen waren gericht op een combinatie van deze aspecten. Als dat lukt, ben je heel goed bezig.

Ik ben zeer content met de heldere uiteenzetting door de minister van de bedoeling van de MER-verplichting.

Daarover kunnen namelijk heel snel misverstanden ontstaan. Ik zal mijn fractie dan ook adviseren om voor dit wetsvoorstel te stemmen.

Ik heb nog een relatie met de TCI gelegd. De minister heeft uitgelegd dat de TCI vooral grote projecten betrof. Dat was mij overigens niet ontgaan in de tijd dat ik daarmee bezig was. Het gaat er mij echter om dat wij nog eens goed onder ogen zien dat het ontzettend nauw luistert en dat daarom zorgvuldigheid betracht moet worden. Dat geldt ook voor bepaalde ruimtelijke aspecten die met infrastructuur te maken hebben bij zowel grote als kleine projecten. De minister is helder geweest over de wijze waarop de bewindslieden van VROM hierbij betrokken blijven. Zij zullen meedenken bij de afweging van de vraag of zij met het hele traject meegaan. Die betrokkenheid lijkt mij goed. Voorts noem ik de afwegingen van nut en noodzaak bij zelfs een klein project. Ook daarin moet zorgvuldigheid betracht worden.

De minister heeft in haar antwoord duidelijk gemaakt dat de zorgvuldigheid er niet onder gaat lijden, als een aantal aspecten uit de huidige procedure geschrapt wordt. Er wordt op toegezien dat een en ander gestroomlijnd verloopt. Ook op grond hiervan adviseer ik mijn fractie om voor het wetsvoorstel te stemmen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor het in ons gestelde vertrouwen. Het spreekt mij zeer aan dat de Kamerleden de nadruk leggen op zorgvuldigheid. Het is ook absoluut onze bedoeling om die te betrachten. Wij vinden ten eerste dat dit gewoon moet; ten tweede word je meteen op je vingers getikt als je het niet doet. Dat is ook volstrekt terecht. Zorgvuldigheid en snelheid moeten dus altijd tegen elkaar worden afgewogen.

Wat is opgemerkt over de interne procedures, is heel aardig. Hetzelfde geldt voor het feit dat wij ieder halfjaar melding zullen maken van opgelopen vertragingen. Ik hoop dat de Kamer het ministerie niet op twee maanden vertraging afrekent, terwijl de Kamer zelf een jaar doet over de behandeling. Het lijkt mij dat alles in het leven relatief is, ook dit.

Luchtkwaliteit is zeer belangrijk. Mevrouw Gerkena is weg. Ik heb het

proefschrift niet gelezen. Ik vind wel dat je moet bedenken dat spitsstroken voor een betere doorstroming zorgen en dat een betere doorstroming zorgt voor een betere luchtkwaliteit.

Ook de heer Verdaas wijst op zorgvuldigheid. Dat onderschrijven wij, gelukkig.

Tegen de heer Slob wil ik zeggen dat het einde van mijn Latijn niet betekent dat ik hier geheel uitgeput sta, integendeel. Ik bruin van energie na de vakantie die wij allemaal hebben genoten. Ik denk dat ik alles op tafel heb gelegd wat ik wilde meedelen naar aanleiding van zijn vragen. Zorgvuldigheid gaat voor alles. Ook voor deze wetgeving moet dat gelden.

Ik zie dat er in het kader van het milieu nog een opmerking is gemaakt over de spitsstroken. Daarop wil ik zeggen dat men wel moet bedenken dat een spitsstrook een spitsstrook is. Een spitsstrook heet niet voor niets zo. Die mogen wij volgens de procedures die wij volgen, alleen in de spits gebruiken. Als je zo'n strook wilt gebruiken, moet je de tracéwetprocedure volgen, want dan wordt het een normale rijstrook.

Mijnheer Slob, ik wilde niet suggereren dat u niet wist waar de TCI zich mee bezig had gehouden. Daarvoor hebben wij daar te uitgebreid over gediscussieerd. Wij hebben van de TCI geleerd dat zorgvuldigheid bij ieder project moet worden betracht, maar dat je sommige projecten van elkaar onderscheiden behandelt, bijvoorbeeld als het gaat om een bestaande verbinding of een heel nieuwe verbinding. Zorgvuldigheid is in ieder geval altijd geboden. Dat hebben wij allemaal heel goed begrepen. Wij hopen dat ook uit te dragen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat wij volgende week over dit wetsvoorstel zullen stemmen.

Sluiting 17.41 uur