

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 82

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2009

Bij de begrotingsbehandeling op 26 november 2009 is door de heer Cramer e.a. een motie ingediend (motie nr. 35 – 32 123 XII) waarin wordt gepleit om (kleinere) Tracéwetprojecten te laten verlopen via de Wet ruimtelijke ordening onder bevoegd gezag van een decentrale overheid. Dit zou leiden tot een snellere besluitvorming dan bij een Tracéwetprocedure onder bevoegd gezag van het Rijk. Deze motie is bij de stemmingen aangehouden.

Over dezelfde thematiek heb ik in het Algemeen Overleg met de Commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2009 gesproken (kamerstuk 31 700 A, nr. 122). Ik heb toen beloofd hierover schriftelijk aan u te rapporteren. De gestelde vragen in dat overleg hadden vooral betrekking op de Friese projecten.

In deze brief wil ik op beide zaken terugkomen.

Allereerst een reactie op de genoemde motie. De Tracéwet voorziet niet in een keuzevrijheid om de Wet ruimtelijke ordening op de realisering van tracéwetprojecten van toepassing te verklaren. In de Tracéwet is vastgelegd dat bij aanleg of wijziging van hoofdwegen deze wet van toepassing is. Ook is vastgelegd dat de minister van Verkeer en Waterstaat al dan niet samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag is. Het gaat hier dus om een rijksverantwoordelijkheid.

Wanneer de Tracéwet niet van toepassing is, kunnen projecten worden gerealiseerd via de Wro. In dat geval zijn gemeenten in beginsel bevoegd gezag. Maar ook in dat geval kan, wanneer sprake is van nationale belangen, het Rijk de rol van bevoegd gezag op zich nemen.

In de discussie over toepassing van de Wro is de mogelijkheid naar voren gebracht om de hoofdwegenkaart van Nederland te wijzigen om aldus buiten de criteria te vallen van de Tracéwet. Mijn reactie daarop is de volgende.

Het hoofdwegennet van Nederland is vastgelegd op de hoofdwegenkaart van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Bij de hoofdwegenkaart gaat

het om onze nationale hoofdstructuur waarbij de verantwoordelijkheid bij uitstek bij het Rijk ligt. Ik vind het niet wenselijk om wegen uit te sluiten van deze hoofdstructuur enkel vanwege een te voeren procedure.

De procedures van de Tracéwet en Wro zijn als zodanig, ook in termen van tijd, niet zo heel verschillend. Praktische doorlooptijden na de herziening van de Wro zijn overigens nog niet bekend. Bovendien wordt voorjaar 2010 het in de wetgevingsnota van 5 juni 2009 aangekondigde wetsvoorstel ingediend om de Tracéwet te wijzigen in verband met de versnelling en verbetering van de besluitvorming. Ik verwijs in deze o.a. naar de acties voortvloeiend uit het programma «Sneller en Beter». Onderdeel van dat wetsvoorstel zal ook zijn dat in bepaalde gevallen de planuitwerking via de Wet ruimtelijke ordening kan verlopen. Zonder daar nu op vooruit te willen lopen, wil ik hiermee aangeven dat er wel degelijk ruimere mogelijkheden op stapel staan voor toepassing van de Wro. Door deze wijziging van de Tracéwet wordt in feite voldaan aan de wens van de Tweede Kamer. Daarmee wordt de motie overbodig.

Tenslotte wil ik nog nader ingaan op de Friese projecten die onder de vigerende Tracéwet vallen. Ik doel daarbij met name op Harlingen en Joure.

Allereerst: mijn uitgangspunt en inzet is dat Rijk en regio in eendrachtige samenwerking komen tot een snelle realisering van de bedoelde projecten. Daar gaat het immers om. Dat gebeurt uiteraard binnen de wettelijke kaders.

Afgesproken is dat de planstudie voor Harlingen plaats vindt onder regie van de provincie Fryslân, die met Rijkswaterstaat in één projectorganisatie samenwerkt. Dat gebeurt omdat er bij de Traverse door Harlingen een samenhang is met de stedelijke ontwikkeling en omdat de regio in financiële zin bijdraagt. Overigens blijft het Rijk bij dit project bevoegd gezag. Ook bij Joure zullen Rijk en regio nauw samenwerken in één projectorganisatie. Bij Joure wordt de planstudie onder regie van het Rijk uitgevoerd. Bij Joure speelt immers niet het aspect van samenhangende stedelijke ontwikkelingen zoals in Harlingen.

U weet dat ik groot belang hecht aan de realisering van de MIRT-projecten binnen de planning. Dat geldt ook voor de Friese projecten. Daarover heb ik afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, zodat tijdige toetsing en kwaliteitsborging plaats vindt.

Voor Harlingen en Joure zijn de Aanvangsbeslissingen in het kader van artikel 2 lid 2 van de Tracéwet inmiddels op 21 en 31 augustus 2009 genomen en ook gepubliceerd in de Staatscourant. De Tracéwetprocedures zijn daarmee dus gestart.

Momenteel is het voorstel voor de Crisis- en herstelwet in behandeling bij de Eerste Kamer. Uw Kamer heeft – na amendering – reeds ingestemd met het wetsvoorstel. Door opname van de projecten Joure en Harlingen in Bijlage II van de wet kan de Crisis- en herstelwet een extra bijdrage leveren aan een versnelling van de besluitvorming.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings