

Vergaderjaar 2002–2003

28 679

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

A

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT¹

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 18 oktober 2002 en het nader rapport d.d. 15 november 2002, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 3 oktober 2002, no. 02.004568, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet met memorie van toelichting houdende regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding).

*Het wetsvoorstel strekt ertoe zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten, teneinde een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files. Het heeft het karakter van een *lex specialis*: het biedt een bijzondere, van reguliere wetgeving afwijkende voorziening voor een specifieke categorie wegaanpassingsprojecten met het oogmerk om te dien aanzien te komen tot versnelling van procedures. Naast een bijzondere procedure voor «wegaanpassingsbesluiten» wordt voorzien in een regeling van een gecoördineerde vaststelling van uitvoeringsbesluiten die op grond van andere wetten moeten worden genomen. Het wetsvoorstel is bedoeld als tijdelijke oplossing van urgente problemen en heeft daarom betrekking op een limitatief aantal wegaanpassingen, die in een bijlage bij het voorstel zijn vermeld. Hierin worden drie categorieën onderscheiden: projecten van structurele aard, van semi-permanente aard en van tijdelijke aard. Voor een structurele regeling van de versnelling van de besluitvormingsprocedures wordt een wijziging van de Tracéwet overwogen.*

De Spoedwet wegverbreding laat de regeling van de milieu-effectrapportage in de Wet milieubeheer (Wm) onverlet. De beoogde tijdwinst moet dus worden bereikt door de snelheid waarmee het aanpassingsbesluit zelf en de uitvoeringsbesluiten volgens het wetsvoorstel tot stand kunnen worden gebracht en vervolgens onherroepelijk kunnen worden. Waar het gaat om de uitvoering van toepasselijke richtlijnen van de Europese Unie bevat het wetsvoorstel de uitdrukkelijke opdracht aan de vaststeller van het wegaanpassingsbesluit deze in acht te nemen. Dat betekent dat ook de regels ter uitvoering van die richtlijnen, zoals het Besluit luchtkwaliteit, moeten worden inachtgenomen.

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De Wet geluidhinder (WGH) blijft onverkort van toepassing op de projecten van structurele aard, die reeds voor het aankondigen van dit wetsvoorstel in voorbereiding waren. Anders is dat voor de projecten van semi-permanente aard en een tweetal projecten van tijdelijke aard ten aanzien waarvan de procedures reeds ver zijn gevorderd. Bij de aanpassingen van semi-permanente aard wordt de indeling van de weg in rij-, vlucht-, en spitsstroken in afwachting van een structurele aanpak tijdelijk veranderd. Voor deze gevallen voorziet het wetsvoorstel in een aangepaste regeling voor het vaststellen van grenswaarden waarbij wordt uitgegaan van 70 dB(A) als hoogst toelaatbare grenswaarde. Voor de andere twee projecten is de WGH in het geheel niet van toepassing omdat het daarbij gaat om wegaanpassingen van tijdelijke aard die op korte termijn door structurele wegaanpassingen zullen worden gevolgd, waarop de WGH wel van toepassing zal zijn.

De Raad van State heeft vragen en opmerkingen over de inbedding van de gemaakte beleidskeuze in het mobiliteitsbeleid als onderdeel van milieubeleid en de wijze waarop de aanpassingsprojecten volgens het wetsvoorstel moeten worden gerealiseerd.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 3 oktober 2002, nr. 02.004568, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 18 oktober 2002, nr. W09.02.0427/V, bied ik U, mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, hierbij aan.

1. Verhouding tot mobiliteitsbeleid op langere termijn

Met de voorgestelde aanpak van actuele knelpunten worden tevens condities geschapen voor een verdere toename van de automobilititeit. Die mobiliteit heeft immers de potentie autonoom te groeien. Gelet op de mededeling in het Strategisch akkoord dat niet ongebreideld aan de behoefte aan mobiliteit kan worden tegemoetgekomen (bladzijde 24) en de op Nederland rustende internationale verplichtingen die voortvloeien uit het Protocol van Kyoto¹ en het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap,² beveelt de Raad aan in de toelichting uiteen te zetten hoe de voorgestelde maatregelen zich verhouden tot het daarmee samenhangende mobiliteitsbeleid.

1. Het mobiliteitsbeleid is gericht op bereikbaarheid, waarbij rekening gehouden wordt met de kwaliteit van de leefomgeving.

De Spoedwet wegverbreding richt zich op de aanpak op korte termijn van de meest ernstige fileknelpunten, waarbij met name benuttingsmaatregelen worden genomen. Anders dan de Raad meent, is het wetsvoorstel niet tevens gericht op het scheppen van condities voor een verdere toename van de automobilititeit, maar op een betere doorstroming van het verkeer gedurende de spitsperiode. Uiteraard wordt bij de maatregelen die nu en in de toekomst worden gerealiseerd, rekening gehouden met internationale en nationale milieu-afspraken.

Het gevolg van de met het wetsvoorstel te realiseren maatregelen zal daarom niet zijn dat ongebreideld wordt tegemoetgekomen aan de mobiliteitsbehoefte. Het wetsvoorstel vormt onderdeel van een meer omvattend mobiliteitsbeleid, dat in het komende Nationaal Verkeers- en Vervoerplan vorm zal krijgen.

2. Tijdelijk karakter

Volgens paragraaf 4.1 van de memorie van toelichting heeft het voorstel van wet een tijdelijk karakter. Uit deze paragraaf maakt de Raad op dat dit tijdelijk karakter voortvloeit uit het feit dat de regeling van het wetsvoorstel is gekoppeld aan projecten die op een gegeven moment zullen zijn voltooid. De Raad wijst er evenwel op dat de in artikel 6 WGH afwijkende regeling van geluidhinderaspecten ten aanzien van de gerealiseerde projecten van semi-permanente aard zal gelden zolang de in de memorie van toelichting (paragraaf 6) bedoelde structurele wijzigingen van de betrokken wegen nog niet worden voorbereid. Hetzelfde geldt voor de duur van het niet van toepassing zijn van de WGH op de zogenoemde projecten van tijdelijke aard. Teneinde onzekerheid omtrent de geldingsduur van de afwijkende regels te voorkomen, adviseert de Raad daarvoor een maximum in het wetsvoorstel op te nemen.

¹ Het op 11 december 1997 te Kyoto totstandgekomen Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties, met Bijlagen (Trb. 1998, 170 en 1999, 110).

² Besluit nr.1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juli 2002 tot vaststelling van het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap (PbEG L 242).

2. Inderdaad heeft het voorstel van wet een tijdelijk karakter in die zin dat de wet zal zijn geëxpireerd nadat omtrent de in de bijlage genoemde projecten is beslist en deze op die basis zijn gerealiseerd.

De in artikel 6 Wgh afwijkende regeling van geluidhinderaspecten ten aanzien van de projecten van semi-permanente aard zal slechts gelden met betrekking tot de besluitvorming op basis van het onderhavige wetsvoorstel. De buitentoepassingverklaring van de Wet geluidhinder is uitgewerkt zodra het wegaanpassingsbesluit en het in artikel 6 bedoelde plan ten aanzien van bedoelde projecten (alsmede de werken ter uitvoering daarvan) zijn gerealiseerd. Zodra een ander project met betrekking tot bedoelde hoofdwegen wordt voorbereid, al dan niet in hetzelfde tijdsbestek als waarin het onder de Spoedwet vallende wegaanpassingsproject wordt voorbereid of gerealiseerd, is op dat andere project de Wet geluidhinder van toepassing.

Gelet op het vorenstaande bestaat er naar ons oordeel geen onzekerheid omtrent de geldingsduur van de van de Wgh afwijkende regels.

3. Verhouding tot EG-richtlijnen

In de bijlage bij het wetsvoorstel worden de weggedeelten die aangepast moeten worden al concreet aangegeven. Dit betekent dat de minister zich bij die keuze al rekenschap heeft gegeven van de toepasselijke richtlijnen van de Europese Unie, waaronder de EG-Mer-richtlijn,¹ de Vogelrichtlijn² en de Habitatrichtlijn.³ Ook om te voorkomen dat zich bij de voorbereiding van de wegaanpassingsbesluiten complicaties bij de inachtneming van deze richtlijnen voordoen, die zijn terug te voeren op de keuzen die reeds in dit wetsvoorstel zijn gemaakt, adviseert de Raad in de memorie van toelichting aan te geven hoe de in het wetsvoorstel neergelegde keuzen met betrekking tot de wegaanpassingen zich verhouden tot de in acht te nemen EG-richtlijnen.

3. Er wordt vanuit gegaan dat hetgeen in de relevante EG-richtlijnen is bepaald, geen belemmering vormt voor een snelle realisatie van de in de bijlage opgenomen projecten. Mocht blijken dat EG-regelgeving in de weg staat aan (een bepaalde wijze van uitvoeren van) een wegaanpassingsproject, dan prevaleert uiteraard het EG-recht.

In de wegaanpassingsbesluiten zal gedetailleerd moeten worden aangegeven hoe in het concrete geval omgegaan wordt met bedoelde richtlijnen, voor zover deze in dat geval van toepassing zijn. Indien noodzakelijk dient er op grond van het Besluit m.e.r. 1994 een MER te worden opgesteld of een ontheffing te worden aangevraagd op basis van de Flora- en faunawet. Bij de voorbereiding, vaststelling en toetsing van de onderscheidene besluiten zal derhalve aan de hand van alle relevante gegevens de toetsing aan de toepasselijke EG-richtlijnen plaatsvinden. Op zodanige toetsing per project aan de van belang zijnde EG-richtlijnen kan in het kader van de voorbereiding van het wetsvoorstel niet worden vooruitgelopen.

4. Afwijking van de Wet geluidhinder

In artikel 6 is een afwijkende regeling van de geluidhinder opgenomen voor de aanpassingen van semi-permanente aard die in de bijlage zijn vermeld. Voor de betrokken weggedeelten wordt ongeacht de thans daarvoor geldende grenswaarden uitgegaan van een 70 dB(A)-geluidscontour. Voor eventuele overschrijdingen van de 70 dB(A)-grens wordt in het vierde lid een geluidreducerende wegdeklaag als enige maatregel voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Weliswaar moet ingevolge het vijfde lid binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan worden opgesteld voor het treffen van maatregelen die gericht zijn op het terugbrengen van de geluidsbelasting en is ingevolge het zesde en zevende lid de WGH⁴ van overeenkomstige toepassing voor de wijze waarop in dat plan de geluidsbelasting moet worden vastgesteld, maar met het forfaitair vaststellen van 70 dB(A) als grenswaarde wordt naar de mening van de Raad het geldende stelsel in voor de betrokken burgers zeer ongunstige zin doorbroken. In het reguliere stelsel kan een hogere geluidswaarde immers slechts worden vastgesteld wanneer is gebleken dat met geluidreducerende maatregelen de algemene grenswaarde niet kan worden gehaald (de artikelen 87f, vierde lid, en 87g, zesde lid, WGH).

In de voorgestelde opzet is niet duidelijk wanneer geluidwerende maatregelen in de zin van artikel 111a WGH zullen worden getroffen, wanneer daar geld voor is en wat de eventuele gevolgen zullen zijn van een overschrijding van de

¹ Richtlijn nr. 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEG L 175), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 (PbEG L 73).

² Richtlijn nr. 79/409/EEG van de Raad van de EG van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103).

³ Richtlijn nr. 92/43/EEG van de Raad van de EG van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206).

⁴ De artikelen 74, eerste lid, (zonerings) en 111a (binnenwaarden).

in dat artikel neergelegde binnenwaarden. Verwacht mag worden dat als de 70 dB(A)-grenswaarde uitgangspunt wordt, die vragen in veel zo niet alle gevallen, aan de orde zullen zijn. Daarom is van belang of bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsbelasting in het plan met maatregelen (artikel 6, vijfde en zesde lid) primair zal worden uitgegaan van de in de artikelen 87f en 87g WGH neergelegde lagere waarden, al dan niet in samenhang met het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen. Voor de gevallen waarin de 70 dB(A)-grens zal worden overschreden, ligt het in de rede dat die laatste mogelijkheid naast de geluidreducerende deklaag uitdrukkelijk wordt opgenomen in artikel 6, vierde lid. Voor een structurele aanpak van de geluidhinder zijn de betrokken burgers afhankelijk van de planning en de financiële mogelijkheden van reconstructie van de betrokken baanvakken. Voor hen betekent een forfaitaire ophoging van de grenswaarde tot 70 dB(A) niet alleen uit oogpunt van bestrijding van geluidhinder maar ook in rechtsbeschermingsopzicht een achteruitgang. De Raad adviseert het wetsvoorstel op vorengenoemde punten te heroverwegen.

4. De Wet geluidhinder is op grond van artikel 6 niet van toepassing op de onder B van de bijlage vermelde projecten. Uitgangspunt bij deze projecten is, zoals blijkt uit artikel 4, eerste lid, onder e, van het wetsvoorstel, dat in beginsel in het wegaanpassingsbesluit een verlaging van de maximumsnelheid wordt voorgeschreven gedurende de openstelling van de extra-rijstrook. Alvorens een wegaanpassingsbesluit vast te kunnen stellen, zal aan de hand van een 70 dB(A) geluidcontour nagegaan worden of er reeds in de huidige situatie sprake is van een overschrijding van deze hoge geluidsbelasting. Indien dat het geval is, zal een geluidreducerende wegdeklaag worden aangebracht, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevegd. Dit betekent niet dat 70 dB(A) de grenswaarde is in deze projecten, het betekent slechts dat 70 dB(A) een indicator is om te bepalen of sprake is van een zo ernstige geluidhindersituatie dat het maatschappelijk gezien ontoelaatbaar is om geen enkele geluidreducerende maatregel te treffen, ook al is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Of en hoeveel geluidmaatregelen worden getroffen in het kader van het plan, zal afhankelijk zijn van de regels van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt ten tijde van het opstellen van het plan, waarbij de grenswaarden die in de Wet geluidhinder gelden voor de verschillende situaties, uitgangspunt voor het plan zullen zijn. In het plan zal vervolgens de geluidsbelasting vastgesteld worden, zoals deze luidt na het treffen van de maatregelen. Gelet op het vorenstaande is een nieuw zevende lid in artikel 6 opgenomen, waarmee tot uitdrukking wordt gebracht dat i.c. geen sprake is van een forfaitair vastgestelde grenswaarde van 70 dB(A). In het artikellid wordt aangegeven dat de in het plan vastgestelde geluidsbelasting voor de toepassing van de Wet geluidhinder bij latere aanpassingen aan de weg geldt als een krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere waarde. De geluidwerende maatregelen op grond van artikel 111a van de Wet geluidhinder hangen samen met de in het plan te treffen maatregelen en zullen derhalve uitgevoerd worden wanneer het plan uitgevoerd wordt. Aangezien de gevelmaatregelen onderdeel uitmaken van de in het kader van het plan te treffen maatregelen, zullen de voor de gevelmaatregelen benodigde financiën op dezelfde wijze geregeld worden.

5. Veiligheid

In paragraaf 2.2.8 van de memorie van toelichting wordt ingegaan op de veiligheidsaspecten die zijn verbonden aan de voorgestelde openstelling van vluchtstroken gedurende de spitstijden. Daarbij wordt gewezen op compenserende maatregelen als verlaging van de maximumsnelheid, op locatie gericht incident-management en verkeerssignalering met een zogenaamd snelheids-onderschrijdend systeem. Met behulp van het laatste systeem kunnen langzaam rijdende en stilstaande voertuigen binnen enkele seconden worden ontdekt en kan direct de desbetreffende rijstrook worden afgekruist. Op deze wijze is er volgens de toelichting in voorzien dat niet alleen vluchtstroken maar alle rijstroken altijd snel verkeersvrij te maken zijn bij calamiteiten en pechgevallen. Aldus kunnen ook hulpdiensten snel ter plaatse zijn. De Raad wijst er evenwel op dat in ieder geval op een aantal autosnelwegen en autowegen die worden aangepast de op 15 november 1975 te Genève

totstandgekomen Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (Trb. 1979, 78) van toepassing is. Ingevolge artikel III.3.2 van Bijlage II bij die overeenkomst dienen de berm van die wegen aan de rechterzijde van de rijbaan te zijn voorzien van een verharde of voldoende draagkrachtige doorlopende vluchtstrook, met een minimumbreedte van 2,5 meter, waarop in noodgevallen kan worden gestopt. Naar het college voorkomt, wordt met de voorgestelde compenserende maatregelen niet aan die verplichting voldaan. In ieder geval adviseert de Raad in de memorie van toelichting de voorsz. openstelling van vluchtstroken gedurende spitstijden tegen de achtergrond van vorengenoemde internationale verplichting te verantwoorden.

5. Met betrekking tot de vraag hoe de tijdelijke openstelling van een aantal vluchtstroken als spitsstroken zich verhoudt tot artikel III. 3.2 van Bijlage II, behorende bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen, merken wij het volgende op.

De tekst van voornoemd artikel bepaalt dat «the shoulders should normally include a continuous stopping strip of at least 2.50 m». De Franse tekst – naast het Russisch de derde originele tekst – spreekt over «devrait comprendre normalement».

In de eerste plaats valt op dat de tekst ruimte biedt door het woord normally/normalement. De vluchtstroken worden slechts gedurende de spitsuren op werkdagen als spitsstrook opgesteld. De rest van de etmalen is de vluchtstrook normaal beschikbaar.

In de tweede plaats wijst het gebruik van het woord «should» erop dat er, anders dan valt af te leiden door het gebruik van het woord «shall», geen sprake is van een harde verdragsverplichting.

De Overeenkomst laat derhalve ruimte om onder omstandigheden – en in de geest van het verdrag – af te wijken van de in genoemd artikel vervatte richtlijn. Dat sprake is van het karakter van een richtlijn kan afgeleid worden uit de toelichtende nota, behorende bij de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken, waarbij aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal goedkeuring wordt gevraagd voor de Overeenkomst. Aldaar is vermeld dat Bijlage II bij de Overeenkomst richtlijnen geeft voor de constructie en voorschriften van de E-wegen (Kamerstukken II, 1979–1980, 15 804, nr. 1, blz. 2).

Het gebruik van vluchtstroken als spitsstroken past overigens ook in de geest van de Overeenkomst. Doel van de Overeenkomst is het internationale wegverkeer in Europa te vergemakkelijken en te verbeteren waarbij het aspect van een goede doorstroming van het verkeer en het aspect van de verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen. Zoals in de memorie van toelichting is vermeld, is uit evaluatiestudies van reeds in gebruik zijnde spitsstroken gebleken dat bij gebruikmaking van de spitsstrook er sprake is van een daling van het aantal ongevallen, afgezet tegenover het aantal ongevallen in geval van een file. Met name het aantal kop-staartbotsingen is sterk afgenomen. Verder wordt door gebruikmaking van spitsstroken de goede doorstroming van het verkeer bevorderd; zo is op de reeds in gebruik zijnde spitsstroken langs de A27 en de A28 de congestie nagenoeg verdwenen.

6. Overige opmerkingen

Voor de voorbereiding en de rechtsbescherming tegen het plan met maatregelen (artikel 6, vijfde lid) gelden afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en de algemene regeling van beroep in twee instanties in die wet. Gelet op de algemene regeling van beroep in één instantie tegen besluiten op grond van de WGH in artikel 146 WGH juncto artikel 20.1 Wm heeft regeling van rechtstreeks beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) naar de mening van de Raad uit oogpunt van doelmatige rechtsbescherming de voorkeur. De Raad adviseert het wetsvoorstel in die zin aan te passen.

6. Overeenkomstig het advies is het wetsvoorstel aangepast.

7. In artikel 14 wordt bepaald dat de Afdeling op de beroepen tegen de in artikel 13, eerste lid, bedoelde besluiten (wegaanpassingsbesluiten en uitvoeringsbesluiten) beslist binnen 12 weken na ontvangst van de desbetreffende verweerschriften. Ingevolge het tweede lid kan de Afdeling deze termijn

met ten hoogste zes weken verlengen. Naar het de Raad voorkomt, zal deze verlengingstermijn niet toereikend zijn bij ingewikkelde zaken. Bovendien heeft de Afdeling de termijn niet geheel zelf in de hand in de gevallen waarin advies aan de Stichting advisering bestuursrechtspraak moet worden gevraagd. De Raad adviseert artikel 14 op deze punten nader te bezien.

7. Wij sluiten niet uit dat er omstandigheden zijn die ertoe nopen dat niet de hand kan worden gehouden aan de verlengingstermijn, die overigens een termijn van orde is. Naar ons oordeel voert het te ver om vanwege dit soort van, naar mag worden aangenomen, zich incidenteel voordoende situaties af te zien van het stellen van een verlengingstermijn over de hele linie. Wel hebben wij in het advies van de Raad aanleiding gezien om de verlengingsstermijn te verdubbelen tot twaalf weken.

Wij hechten eraan dat de wet, gelet op het karakter van spoedwet, op het punt van termijnstelling een dekkend stelsel van bepalingen bevat. Wij wijzen er ten slotte op dat ook in andere wetgeving (artikel 25 Wet op de waterkering, artikel 12, tweede lid, Wet procedures vijfde baan Schiphol, artikel 6, vijfde lid, Deltawet grote rivieren) de wet een korte verlengingstermijn bevat. In de praktijk is niet gebleken dat zich op dit punt problemen hebben voorgedaan.

8. In artikel 15 wordt voorzien in beroep tegen de oplegging van een gedoogplicht op grond van de Belemmeringenwet Privaatrecht bij de Afdeling. Hiertoe is volgens de toelichting op dit artikel besloten om de bestuursrechtelijke beroepen tegen wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten op grond van andere wetten bij één rechtscollege te bundelen. Artikel 4 van de Belemmeringenwet Privaatrecht behelst thans een algemene regeling, waarbij aan het gerechtshof binnen het gebied waarin de zaak gelegen is, op in dat artikel genoemde gronden een verzoek om vernietiging van de oplegging van een gedoogplicht kan worden verzocht. Nu dit algemene stelsel bij dit wetsvoorstel wordt doorbroken, adviseert de Raad ten principale te bezien of de regeling van rechtsbescherming tegen de oplegging van gedoogplichten wijziging behoeft. Hij acht het niet wenselijk dat met betrekking tot de hier aan de orde zijnde categorie besluiten verschillende vormen van rechtsbescherming gaan ontstaan.

8. Wij zijn het eens met de Raad en achten het gewenst dat de Belemmeringenwet Privaatrecht op het stuk van de regeling van de rechtsbescherming wordt herzien. Wij voegen daaraan toe dat hetzelfde geldt ten aanzien van de regeling van de bestuurlijke besluitvormingsprocedures in die wet. Een en ander zal worden bezien in relatie tot andere belemmeringenwetgeving. Het vorenstaande komt erop neer dat het voornemen bestaat de belemmeringenwetgeving, voor zover die van belang is voor Verkeer en Waterstaat, algeheel te herzien.

9. Artikel 16, tweede lid, bepaalt dat de in artikel 18, eerste lid, van de onteigeningswet bedoelde dagvaarding kan geschieden nadat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. Het gaat hier om een «kan»-bepaling. Naar de mening van het college ligt het in de rede dat daaraan geen toepassing wordt gegeven in gevallen waarin het minnelijk overleg over de verwerving van de betrokken gronden afhankelijk is van de uitkomst van de planologische procedure (in casu het onherroepelijk worden van het aanpassingsbesluit). Behoorlijk bestuur brengt mee dat in die gevallen na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit nog een poging zal moeten worden ondernomen om tot minnelijke overeenstemming te komen. In dit verband is van belang dat noch in de administratieve onteigeningsprocedure noch in de gerechtelijke procedure zienswijzen of bedenkingen van planologische aard naar voren kunnen worden gebracht. De Raad verwijst in dit verband naar de toelichting op artikel 39p van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in verband met de invoering van een rijksprojectenprocedure.¹ De Raad adviseert hieraan in de memorie van toelichting aandacht te besteden.

9. Blijkens artikel 16, derde lid, kan het onteigeningsvonnis pas in de openbare registers worden ingeschreven nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden. Deze bepaling verzekert derhalve dat de daadwerkelijke eigendomsoverdracht niet plaats kan vinden voordat er een definitief

¹ Kamerstukken II 1999/2000, 27 178, nr. 3.

rechterlijk oordeel is geveld in de procedure met betrekking tot het wegaanpassingsbesluit, waarin ook de planologische aspecten aan de orde kunnen zijn geweest.

Het ligt overigens voor de hand dat in het door de Raad genoemde geval dat er in het beroep tegen het wegaanpassingsbesluit punten van planologische aard zijn ingebracht, geen dagvaarding wordt uitgebracht voordat ter zake onherroepelijk is beslist.

De memorie van toelichting is overeenkomstig het vorenstaande aangepast.

10. Bij dit wetsvoorstel wordt tevens een wijziging van artikel 6 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voorgesteld. De samenhang met de andere artikelen van het wetsvoorstel is niet duidelijk. Volgens de toelichting op artikel 20 gaat het hierbij om het wegnemen van een omissie. Gelet op het spoedeisende karakter van de regeling van de wegaanpassingen adviseert de Raad deze wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in een afzonderlijk reparatievoorstel onder te brengen. In ieder geval behoeft de opnemning daarvan in dit wetsvoorstel nadere toelichting.

10. Er is geen samenhang tussen artikel 20 en de andere artikelen van het wetsvoorstel. Wél is er behoefte aan een wijziging op korte termijn van de desbetreffende bepaling van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. De openstelling voor het verkeer van de Verlengde Westrandweg, onderdeel van de Rijksweg 5, is voor september 2003 voorzien. De verlengde Westrandweg kan op basis van artikel 20 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voor het expresbaantarief en ingevolge artikel 22 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voor het toltarief worden aangewezen. Er wordt thans overwogen of plaatsen op de Verlengde Westrandweg voor betaalpoorten bestemd voor één van beide mobiliteitstarieven moeten worden aangewezen. Het is gezien de voorziene datum van openstelling voor het kunnen maken van bedoelde afweging van groot belang dat de geconstateerde omissie zo spoedig mogelijk wordt weggenomen. Gelet op dit laatste verdient het de voorkeur dat de wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit wordt meegenomen in het onderhavige wetsvoorstel.

11. Artikel 21 bepaalt dat de wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Vervolgens wordt bepaald dat in dat besluit zo nodig toepassing wordt gegeven aan artikel 16 van de Tijdelijke referendumwet (Trw). Ingevolge het eerste lid van laatstgenoemd artikel kan in gevallen waarin de inwerkingtreding van een wet waarover een referendum kan worden gehouden, geen uitstel kan lijden, de inwerkingtreding ervan worden geregeld in afwijking van de artikelen 12 en 13 Trw. De Raad constateert dat artikel 21 zodanige regeling niet bevat. De beslissing omtrent de toepassing van artikel 16 Trw wordt geheel overgelaten aan het koninklijk besluit waarin de datum van inwerkingtreding van deze wet wordt vastgesteld. De Raad adviseert het in werking treden van de wet te regelen in overeenstemming met artikel 16 Trw.

11. De Raad gaat er kennelijk van uit dat alleen bij wet toepassing kan worden gegeven aan artikel 16 van de Tijdelijke referendumwet. Het artikel spreekt over het regelen van de inwerkingtreding in afwijking van de artikelen 12 en 13 van die wet. Naar ons oordeel kan regeling ook geschieden bij koninklijk besluit, mits de wet daarvoor de basis biedt en in de wet wordt verwezen naar artikel 16 van genoemde wet. Aan deze eisen wordt in de voorgestelde inwerkingtreddingsbepaling voldaan. De bepaling is geformuleerd overeenkomstig het model van de Aanwijzingen voor de regelgeving 180, derde lid, onder b.

Desalniettemin wordt voorgesteld een andere inwerkingtreddingsbepaling in het wetsvoorstel op te nemen, op basis waarvan een apart inwerkingtreddingsbesluit niet nodig is en de wet zelf voorziet in haar inwerkingtreding. Hierbij is gebruik gemaakt van een ander model van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

12. Voor redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

12. De redactionele kanttekeningen zijn verwerkt.

Los van het advies van de Raad van State is het wetsvoorstel en de memorie van toelichting nog op de volgende punten gewijzigd:

- toegevoegd is een lid aan artikel 6, inhoudende dat het daar bedoelde plan de termijn bepaalt waarbinnen het in uitvoering moet worden genomen;
- met betrekking tot artikel 4, eerste lid, onder e, (voorschrijven van maximum-snelheidsverlaging ten aanzien van wegaanpassingsprojecten van semi-permanente aard) is toegevoegd dat het wegaanpassingsbesluit zodanige regeling bevat tenzij dit naar het oordeel van de minister niet kan worden geveerd;
- de bijlage is ten aanzien van een aantal projecten gewijzigd.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink*

Ik moge U, mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

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

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 18 oktober 2002, no. W09.02.0427/V, met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- In artikel 3 «in de bijlage bedoelde wegaanpassingsprojecten» vervangen door: genoemde.
- De tekst van artikel 7, eerste lid, aanhef, in overeenstemming brengen met de toelichting op dat artikel (het plan met maatregelen (artikel 6, vijfde lid), besluiten inzake onteigening en nadeelcompensatie en besluiten krachtens de Belemmeringenwet Privaatrecht worden niet gelijktijdig met het ontwerpaanpassingsbesluit volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voorbereid).
- In artikel 18, eerste lid, wordt bepaald dat de hoofdstukken 2 en 3 niet van toepassing zijn. Daarmee wordt de niet-toepasselijkheid van de Wet geluidhinder op de C-projecten (artikel 6, elfde lid) weer ongedaan gemaakt.