

Vergaderjaar 2004–2005

29 859

Wijziging van de Tracéwet (tweede tranche)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1 Inleiding

1.1 Bij brief van 22 december 2003 hebben ondergetekenden het kabinetsstandpunt inzake de bespoediging van besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur (hierna: het kabinetsstandpunt) toegezonden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2003/04, 29 385, nr. 1).

Het kabinetsstandpunt is een uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord en voor een groot deel gewijd aan het evaluatieonderzoek van de Universiteit Utrecht.

Het evaluatierapport, getiteld «Op de goede weg», is bij brief van 17 januari 2003 (kenmerk vw0300021) aangeboden aan de Tweede en de Eerste Kamer en bevat conclusies en aanbevelingen enerzijds ter verbetering van de interne procedures en anderzijds tot wijziging van de Tracéwet.

In paragraaf 2.1 en 3.2 van het kabinetsstandpunt is uitgebreid ingegaan op de conclusies en aanbevelingen van de Universiteit Utrecht met betrekking tot verbetering en versnelling van de interne werkwijze en de voornemens van het kabinet met betrekking tot inhoud, proces en procedures van een (plan)studie.

Kortheidshalve wordt verwezen naar de genoemde paragrafen van het kabinetsstandpunt.

In de volgende paragrafen van het algemeen deel zal nader worden ingegaan op de voorstellen tot wijziging van de Tracéwet.

1.2 In het Hoofdlijnenakkoord is het streven verwoord te komen tot een minder intensieve overheidsregulering (één van de motto's is «minder regels»). In dat kader is opgemerkt dat er behoefte is aan gestroomlijnde en daardoor kortere procedures teneinde sneller ontwikkelingen te kunnen realiseren. Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dit ertoe geleid dat een project «Beter geregeld» is gestart. Het onderhavige wetsvoorstel is in het kader van het wetgevingsprogramma Beter Geregeld in algemene zin als positief beoordeeld door de Commissie Sorgdrager. De Commissie heeft daarnaast aandacht gevraagd voor de

werkwijzen en het procesmanagement in de tracébesluitvorming. Op dit belangrijke punt, namelijk een adequate en spoedige uitvoering van de gehele tracéprocedure, wordt nader ingegaan in paragraaf 7 van het algemeen deel van deze memorie. De Commissie heeft eveneens aanbevolen om te streven naar verdergaande convergentie tussen de Tracéwet en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Deze aanbeveling past goed in het programma Andere overheid (Kamerstukken II 2003/2004, 29 362). In dat kader zal aan de hand van de lopende (inter)departementale takenanalyses worden ingegaan op een nieuwe wijze van beleidsvorming op gemeenschappelijke terreinen. Een andere inrichting van het wetgevingsinstrumentarium behoort tot de mogelijke gevolgen daarvan.

1.3 Bij brief van 5 februari 1998 (Kamerstukken II 1997/98, 25 600 XII, nr. 31) aan de Tweede Kamer is reeds aangegeven dat de herziening van de Tracéwet zou geschieden via twee tranches.

De eerste tranche had betrekking op vier hoofdpunten:

- de wijze van doorwerking van de tracébesluiten in de ruimtelijke ordening;
- de coördinatie van vergunningprocedures;
- de onteigening; en
- de rechtsbescherming in de diverse besluitvormingsprocedures.

De wet van 6 september 2000, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche), (Stb. 2000, 396) is in werking getreden met ingang van 15 oktober 2000 (Stb. 2000, 410).

In de memorie van toelichting, behorende bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet (eerste tranche), is aangegeven dat andere wenselijk geachte wijzigingen zullen worden opgenomen in de tweede tranche van de voorgenomen herziening van de Tracéwet. Genoemd zijn een wettelijke regeling inzake nadeelcompensatie en (een onderzoek naar) de mogelijkheid van een verkorte procedure (Kamerstukken II 1998/99, 26 343 nr. 3, p. 1 en 21).

1.4 Op 25 juni 2003 is de Spoedwet wegverbreding (Stb. 2003, 256) in werking getreden. De wet bevat 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.

In de memorie van toelichting is aangegeven dat het voornemen bestaat om ten aanzien van de Tracéwet te komen met een voorstel tot wijziging van die wet, waarbij de aandacht in bijzondere mate zal zijn gericht op versnelling en vereenvoudiging van procedures (Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 3, p. 2).

In de brief van 27 mei 2003 van de vorige Minister van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van een tweetal moties, is reeds een mogelijke inrichting van de Tracéwet geschetst (Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 41). In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat het kabinet eenzelfde inrichting van de Tracéwet onderschrijft (Kamerstukken II, 2003/04, 28 395, nr. 1, p. 5).

1.5 In deze memorie van toelichting komen de navolgende punten aan de orde:

- a. de invoering van een verkorte tracéwetprocedure voor aanpassingen van de bestaande hoofdinfrastructuur.
- b. uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet.
- c. de relatie tussen de Tracéwet en het Besluit milieu-effectrapportage 1994.
- d. de invoering van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage.
- e. een wettelijke regeling van de nadeelcompensatie.
- f. tijdwinst als gevolg van het wetsvoorstel.
- g. administratieve lasten/financiële gevolgen.

2 De verkorte tracéwetprocedure

2.1 De verkorte tracéwetprocedure houdt in de kern in dat voor de meeste infrastructurele projecten de fasen van trajectnota en standpunt zullen komen te vervallen. In onderstaande tabel zijn fasen uit de huidige tracéwetprocedure (kolom 1) en die uit de verkorte procedure naast elkaar gezet (kolommen 3 en 4). In kolom 3 staat de verkorte procedure bij een m.e.r.-plichtig tracébesluit, in kolom 4 zijn de fasen genoemd bij een niet m.e.r.-plichtig tracébesluit. Kolom 2 is identiek aan kolom 1: Het wetsvoorstel immers brengt geen wijziging aan in de wettelijke procedure voor de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur. In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat, anders dan bij aanpassingen aan reeds bestaande infrastructuur, een zelfstandige trajectnota/MER- en standpuntfase nuttig worden geacht, daar waar de, veelal zeer ingrijpende, tracékeuze nog moet worden gemaakt.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het schrappen van de fase van de trajectnota niet betekent dat allerlei werkzaamheden die ten behoeve van het opstellen van de trajectnota moeten worden verricht zonder meer niet zullen geschieden als de verkorte tracéwetprocedure wordt gevolgd. Een en ander zal per geval moeten worden gezien. Steeds zal de voorbereiding van het tracébesluit overeenkomstig de eisen van behoorlijk bestuur moeten plaatsvinden. In het bijzonder gaat het om een zorgvuldige voorbereiding van het tracébesluit, ten behoeve waarvan de nodige gegevens moeten worden verzameld en het nodige onderzoek moet worden gedaan.

Tabel 1: Tracéwetprocedure (huidige en de beoogde veranderingen)

Huidige Tracéwet-procedure	(Toekomstige) procedure voor aanleg nieuwe hoofdinfrastructuur	(Toekomstige) verkorte Tw-procedure voor m.e.r.-plichtige activiteiten	(Toekomstige) verkorte Tw-procedure voor niet-m.e.r.-plichtige activiteiten
1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing
2. Startnotitie	2. Startnotitie	2. Startnotitie	–
3. Inspraak SN	3. Inspraak SN	3. Inspraak SN	–
4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	–
5. Richtlijnen	5. Richtlijnen	5. Richtlijnen	–
6. Trajectnota/MER	6. Trajectnota/MER	–	–
7. Inspraak TN/MER	7. Inspraak TN/MER	–	–
8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.	8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.	–	–
9. (Positief*) standpunt	9. (Positief*) standpunt	–	–
10. Ontwerp-tracébesluit	10. Ontwerp-tracébesluit	6. Ontwerp-tracébesluit/MER	2. Ontwerp-tracébesluit
11. Inspraak OTB/MER	11. Inspraak OTB/MER	7. Inspraak OTB/MER	3. Inspraak OTB
–	–	8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.	–
12. Tracébesluit	12. Tracébesluit	9. Tracébesluit	4. Tracébesluit
13. Beroep bij de ABRvS	13. Beroep bij de ABRvS	10. Beroep bij de ABRvS	5. Beroep bij de ABRvS
14. Uitvoering	14. Uitvoering	11. Uitvoering	6. Uitvoering
15. Evaluatie	5. Evaluatie	12. Evaluatie	–

* Bij een zogenaamd negatief standpunt wordt de tracéwetprocedure stopgezet.

2.2 In de huidige tracéwetprocedure vormen de Ministers van V&W en VROM samen het bevoegd gezag.

Zo is ten aanzien van het standpunt, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit voorgeschreven dat deze worden vastgesteld door de Minister van V&W in overeenstemming met de Minister van VROM.

In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat bij de verkorte procedure de ruimtelijke en milieuconsequenties per project kunnen verschillen, zodat denkbaar is dat de Minister van VROM bij bepaalde projecten waarvoor de verkorte procedure van toepassing is de besluitvorming overlaat aan de Minister van V&W.

De vraag naar de eventuele (formele) betrokkenheid van de Minister van VROM bij de uitvoering van infrastructurele projecten is ook aan de orde geweest bij de parlementaire behandeling van (het wetsvoorstel van) de Spoedwet wegverbreding, waarin is bepaald dat (alleen) de Minister van V&W het (ontwerp-)wegaanpassingsbesluit vaststelt.

Het feit dat een wegaanpassingsbesluit als bedoeld in de Spoedwet wegverbreding door alleen de Minister van V&W wordt vastgesteld, betekent niet dat er geen ruimtelijke of milieuconsequenties zijn. Het betekent wel dat voor de concrete projecten die in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding zijn opgenomen, deze consequenties zodanig zijn ingeschat, dat formele betrokkenheid van de Minister van VROM niet nodig werd geacht.

De niet formele betrokkenheid van de Minister van VROM staat afstemming, onder andere wat betreft de geluidhinder en de luchtkwaliteit, uiteraard geenszins in de weg (Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 6, p. 44).

Voor alle duidelijkheid: ten aanzien van de aanleg van nieuwe infrastructuur blijft de Minister van VROM steeds volledig betrokken, het wetsvoorstel brengt op dat punt geen verandering.

Het is niet mogelijk gebleken hanteerbare wettelijke criteria te formuleren voor de gevallen waarin de Minister van VROM mede-ondertekenend Minister is.

Anders dan bij de Spoedwet wegverbreding, waarbij de bijlage inzicht geeft in de projecten en de ruimtelijke consequenties, volstaat de Tracéwet met een algemene omschrijving van tracéwetplichtige activiteiten.

Eerst bij de mogelijke start van een planstudie ontstaat er geleidelijk aan zicht op de ruimtelijke en milieuconsequenties van het project.

Volstaan is dan ook met de procedurele bepaling (het voorgestelde artikel 2, derde lid) die de Minister van VROM de mogelijkheid biedt af te zien van verdere betrokkenheid bij de tracéwetprocedure. De beslissing of het uiteindelijke tracébesluit door de Minister van V&W in overeenstemming met de Minister van VROM zal worden ondertekend of door de Minister van V&W is onderdeel van de beslissing van beide ministers om tot het starten van een planstudie over te gaan (het voorgestelde artikel 2, tweede lid).

Uiteraard zal de aanvangsbeslissing op het punt van de niet-betrokkenheid van de Minister van VROM gemotiveerd worden. De beleidskaders op het terrein van de ruimtelijke ordening en milieu (zoals Nota Ruimte en NMP4) bieden daarbij een referentiekader.

3 Uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet

3.1 De tracéwetprocedure is alleen van toepassing als de voorgenomen activiteit genoemd is in artikel 2 van de wet. Voorgesteld wordt het toepassingsbereik van de Tracéwet uit te breiden. In meer gevallen dan nu in de wet omschreven is, wordt het wenselijk geacht om noodzakelijke wijzigingen aan de hoofdinfrastructuur te realiseren met toepassing van de (verkorte) tracéwetprocedure.

Drie categorieën «nieuwe» activiteiten kunnen daarbij worden onderscheiden.

- de zogenaamde benuttingsmaatregelen: In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat de verkorte procedure, zoals het kabinet die voor ogen staat, ook van toepassing zal zijn voor de realisering van de zogenaamde benuttingsmaatregelen.
- de spoorverdubbelingsprojecten: Mede naar aanleiding van de motie Eurlings (Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 33), beantwoord bij brief van 27 mei 2003 van de vorige Minister van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 41), is besloten om ook bepaalde spoorverdubbelingsprojecten te realiseren met toepassing van de tracéwetprocedure.
- de uitbreiding van de categorie wijzigingen van het hoofdinfrastructuurnet door ook niet m.e.r.-plichtige activiteiten onder het toepassingsbereik van de Tracéwet te brengen.

3.2 Zo bepaalt het wetsvoorstel dat de tracéwetprocedure ook van toepassing zal zijn op:

- a) de niet-fysieke uitbreiding van een hoofdweg met één of meer rijstroken, indien het uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.
- b) de uitbreiding van een landelijke spoorweg met één of meer sporen, indien het uit te breiden spoorweggedeelte twee aansluitingen met elkaar verbindt; zowel in de situatie dat een spoorbaan verbreed moet worden als in de situatie dat de spoorbaan op zich voldoende ruimte biedt voor één of meer sporen.
- c) de aanleg van niet m.e.r.-plichtige spoorwegbouwkundige bouwwerken.
- d) een geheel van onderling samenhangende maatregelen ten aanzien van een landelijke spoorweg.

Bij de voorbeelden onder b), c) en d) moet het wel gaan om maatregelen waarmee de minister de bruikbaarheid van de bestaande spoorweg beoogt te verbeteren.

3.3 Voorgesteld wordt om bij de aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg ook de gevolgen hiervan voor de geluidsbelasting langs het bestaande spoor dat aansluit op deze aan te leggen of te wijzigen landelijke spoorweg mee te nemen in dat tracébesluit. Het is vanzelfsprekend niet de bedoeling om het gehele spoorwegnet op mogelijke consequenties te onderzoeken en op te nemen in het tracébesluit. Het moet gaan om een aanpassing van een landelijke spoorweg als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder I, van de Wet geluidhinder. Bedoelde aanpassing betreft de toename van het aantal spoorvoertuigen op de aansluitende bestaande spoorweg die toe te schrijven valt aan de aanleg of wijziging van de landelijke spoorweg. In de meeste gevallen zal dat betekenen dat de bestaande spoorweg tot in ieder geval de eerste aansluiting buiten het aan te leggen of te wijzigen tracé voor wat betreft de akoestische consequenties opgenomen zal worden in het tracébesluit. Het gaat hierbij niet zozeer om een uitbreiding van het toepassingsbereik van de wet, maar veeleer om een uitbreiding van het begrip tracé, omschreven in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Tracéwet.

3.4 In het artikelsgewijze commentaar wordt nader ingegaan op de uitbreiding van het toepassingsbereik of het tracé en de gevolgen daarvan.

4 Relatie Tracéwet en Besluit milieu-effectrapportage 1994

4.1 Het oorspronkelijke wetsvoorstel voor de Tracéwet ging uit van het adagium: «er is alleen tracé[wet]plicht bij een m.e.r.-plicht» (Kamerstukken II 1992/93, 22 500, nr. 6, p. 8). Eén van de uitgangspunten van de wetgever was dan ook om te zorgen voor een goede aansluiting van regels inzake de voorbereiding van tracébesluiten bij de regelgeving inzake de m.e.r.

Het huidige artikel 2, derde lid, is in die benadering de vangnetbepaling die er voor zorgt dat in geval van een aanpassing van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r.) ook de reikwijdte van de Tracéwet wordt aangepast.

Destijds is de toezegging gedaan dat «ingeval op andere gronden tot aanpassing van de Tracéwet wordt besloten het toepassingsbereik in artikel 2 zal worden aangevuld, indien aan artikel 2, derde lid, toepassing is gegeven.» (Kamerstukken II 1992/93, 22 500, nr. 6, p. 10)

Zo is mede naar aanleiding van deze toezegging artikel 2 van de Tracéwet gewijzigd bij wet van 30 mei 1997 (Stb. 1997, 243).

Artikel III van het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (Stb. 1999, 224) bepaalt het volgende: «Voor zover op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 het maken van een milieu-effectrapport verplicht is ten aanzien van een wijziging van een hoofdweg, landelijke railweg of een hoofdvaarweg, is hierop artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet van overeenkomstige toepassing.» Waarmee duidelijk is gemaakt dat op de in het citaat genoemde gevallen, ook al zijn ze niet vermeld in artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, toch de tracéwet-procedure van toepassing is.

4.2 De wens om de verkorte tracéwetprocedure ook van toepassing te laten zijn op bepaalde in beginsel niet m.e.r.-plichtige activiteiten, heeft tot gevolg dat artikel 2 moet worden gewijzigd, nu daarin slechts m.e.r.-plichtige activiteiten zijn genoemd.

4.3 De invoering van een verkorte procedure betekent overigens niet dat de op grond van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer te beschrijven alternatieven niet volledig tot hun recht kunnen komen. De verkorte procedure wijkt, voor zover het de plaats van het MER betreft, niet af van de procedure ter voorbereiding van een bestemmingsplan, een rijksprojectbesluit of een milieuvergunning.

Het feit dat in de verkorte procedure het MER en het ontwerp-tracébesluit (zo ook het ontwerp-bestemmingsplan, het ontwerp-rijksprojectbesluit of de ontwerp-vergunning) gelijktijdig ter inzage worden gelegd, betekent niet dat in het ontwerp-tracébesluit geen rekening wordt gehouden met de alternatieven.

Er is sprake van een onderlinge afstemming, wisselwerking en een volgtijdelijkheid die echter niet gepaard gaat met een aparte besluitvormingsfase.

Bij de huidige tracéwetprocedure wordt in het MER geen voorkeursalternatief aangegeven; dat gebeurt in het standpunt, waarna in het ontwerp-tracébesluit het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt. Bij aanvang van de verkorte procedure is er in beginsel sprake van een voorkeursalternatief, maar dat betekent niet dat in het MER naast dat voorkeursalternatief niet ook de andere alternatieven, inclusief het zgn. nulalternatief en meest milieuvriendelijke alternatief, ten volle aan bod komen. Aangezien de verkorte procedure alleen van toepassing wordt als reeds bestaande hoofdinfrastructuur wordt aangepast, zal een ingrijpende locatiekeuze niet meer aan de orde zijn. Het voorkeursalternatief zal

immers sterk bepaald worden door de aanwezige infrastructuur. Waar er binnen die marge nog sprake is van een (beperkte) locatiekeuze – bijv. links of rechts van de bestaande hoofdinfrastructuur – met uiteenlopende milieugevolgen, worden die milieugevolgen in het MER in beeld gebracht. Naar verwachting zullen, afhankelijk van de doelstelling van het project, de «redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven» in de verkorte procedure voornamelijk uitvoeringsalternatieven zijn, ook wel technische inrichtingsvarianten genoemd.

Juist om die reden kan voor deze projecten de aparte trajectnotafase en die van het standpunt overgeslagen worden.

4.4 Ondergetekenden hechten er verder aan te benadrukken, dat de voorgestelde wijziging van de Tracéwet geen wijziging of beperking van de m.e.r.-plicht beoogt of ten gevolge heeft. Slechts wordt beoogd om mogelijk te maken dat ook voor bepaalde niet m.e.r.-plichtige activiteiten de tracéwetprocedure wordt gevolgd en om te voorkomen dat elke wijziging van het Besluit m.e.r. gevolgd moet worden door een wijziging van de Tracéwet.

Het Besluit milieu-effectrapportage 1994 zal reeds op korte termijn worden gewijzigd.

De tweede ondergetekende heeft op 17 oktober 2003 de Tweede Kamer een uitvoerige brief gezonden over de zogenaamde Herijking van VROM-regelgeving (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XI, nr. 7.) Deze brief is gevolgd door een tweede brief, d.d. 23 december 2003, waarin het meerjarenprogramma is vervat. Onderdeel van het programma is om ook het Besluit milieu-effectrapportage 1994 te wijzigen (Kamerstukken II 2003/04, 29 383, nr. 1).

Volledigheidshalve verwijzen wij hierbij nog eens naar het kabinetsstandpunt, waarin reeds is ingegaan op de mogelijke noodzaak tot wijziging van het Besluit m.e.r. in het licht van de EU-Richtlijnen inzake milieu-effectbeoordeling (85/337/EEG, zoals gewijzigd in 1997, 97/11/EG) waar het gaat om aanpassingen van spoorwegen en benuttingsprojecten voor rijkswegen.

Inmiddels is ten aanzien van spoorwegaanpassingen reeds de conclusie getrokken dat in ieder geval de drempel voor de m.e.r.-plicht die thans is opgenomen in de Bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel C, onder 2.1, sub 2°, aanpassing behoeft.

Bedoelde wijziging zal worden doorgevoerd bij de al genoemde herziening van het Besluit m.e.r. naar aanleiding van de Herijking van de VROM-regelgeving.

Voor benuttingsprojecten (ten aanzien van hoofdwegen) was reeds geconcludeerd dat wijziging van het Besluit m.e.r. noodzakelijk is (zie Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 128b, pag. 9).

Wat betreft de relatie tussen de tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure voor zover deze betrekking heeft op wijzigingen van het hoofdwegennet is met een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State duidelijk geworden dat voor elke verbreding van een hoofdweg een milieu-effectrapport moet worden gemaakt, indien het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Op 15 september 2004 heeft de Afdeling naar aanleiding van de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit A2 Den Bosch-Eindhoven (zaaknummer 200401178/1) bepaald dat onder de verbreding van een hoofdweg met één of meer rijstroken ook de verbreding zonder fysieke aanpassingen van het weglichaam is begrepen.

Deze uitspraak heeft tot gevolg dat alle wijzigingen (waaronder ook de zogenaamde benuttingsmaatregelen) van de hoofdweg zoals opgenomen in het voorgestelde artikel 2, eerste lid, onder b, als m.e.r.-plichtige activiteiten moeten worden beschouwd.

4.5 De ont koppeling van de relatie heeft tot gevolg dat het bepaalde in het huidige artikel 2, derde lid, komt te vervallen. Via een wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 zal ook artikel III van het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet worden ingetrokken.

4.6 Zoals in paragraaf 4.1 genoemd, was het aanvankelijke uitgangspunt van de wetgever «er is alleen tracé[wet]plicht bij een m.e.r.-plicht». Het wetsvoorstel heeft, zoals benadrukt in paragraaf 4.4, geen gevolgen voor de m.e.r.-plicht, en kent als uitgangspunt: er is alleen tracéwetplicht in die gevallen waar het Rijk de regie wil voeren over de besluitvorming ten aanzien van de aanleg en belangrijke wijziging van hoofdinfrastructuur, ongeacht of de voorgenomen activiteit een m.e.r.-plichtige activiteit is.

5 De invoering van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage

5.1 In artikel 28a is de wettelijke verplichting opgenomen om de Staten-Generaal ieder half jaar een verslag over de voortgang van de projecten waarvoor een beslissing is genomen als bedoeld in het voorgestelde artikel 2, tweede lid, toe te zenden.

In de huidige Tracéwet wordt op diverse plaatsen voorzien in een inlichtingenplicht aan de Staten-Generaal bij overschrijding van termijnen. De Minister van V&W dient voor het verstrijken van de termijn voor het uitbrengen van de standpuntbepaling (artikel 9, derde lid), de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit (artikel 11, vijfde lid) en de vaststelling van het tracébesluit (artikel 15, eerste lid) de Staten-Generaal onder vermelding van de redenen op de hoogte te stellen van de overschrijding van de genoemde termijnen.

5.2 In de praktijk, zo kan worden geconstateerd, wordt vrijwel altijd een uitstelbrief aan de Staten-Generaal verzonden. Overschrijding van de termijnen is hardnekkig en structureel. De ministeriële uitstelbrieven worden door de Tweede Kamer voor kennisgeving aangenomen veelal zonder nadere politieke besluitvorming.

5.3 In het kabinetsstandpunt is aangegeven dat de Kamer beter geïnformeerd wordt door een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over alle Tracéwet-projecten dan door afzonderlijke, projectgebonden uitstelbrieven.

De halfjaarlijkse voortgangsrapportage komt dan ook in de plaats van de nu nog wettelijk verplichte uitstelbrieven. Voordeel daarvan is dat een totaaloverzicht wordt gegeven van de stand van zaken, de voortgang en de redenen van eventuele vertraging.

Het ligt voor de hand dat één van de halfjaarlijkse rapportages tegelijkertijd met het MIT-projectenboek zal worden uitgebracht.

6 Een wettelijke regeling van de nadeelcompensatie

6.1 Bij brief van 5 februari 1998 (Kamerstukken II 1997/98, 25 600 XII, nr. 31) aan de Tweede Kamer is reeds aangekondigd dat de tweede tranche een wettelijke regeling inzake nadeelcompensatie zou bevatten.

6.2 De huidige Tracéwet kent geen schadevergoedingsbepaling. Het is gebruikelijk dat in elk tracébesluit een bepaling wordt opgenomen dat de algemene of een bijzondere nadeelcompensatieregeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van toepassing is.

Het ontbreken van een schadevergoedingsbepaling heeft in de rechtspraak geleid tot een discussie over de mogelijke samenloop van competen-

ties ter zake van het toekennen van schadevergoeding in verband met tracébesluiten.

Daarover het volgende:

Het huidige artikel 15, zesde lid, bepaalt dat een tracébesluit, voor zover dat in strijd is met een bestemmingsplan, geldt als vrijstelling, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In het evaluatierapport van de Universiteit Utrecht wordt geconcludeerd dat artikel 49 WRO, gelet op het bepaalde in artikel 15, zesde lid, van de Tracéwet, een wettelijke grondslag biedt voor vergoeding van schade veroorzaakt door een tracébesluit.

De Commissie van Advies inzake de Waterstaatswetgeving (CAW) is voorshands geneigd deze conclusie te onderschrijven (advies van 24 april 2003). Het tracébesluit bindt in deze benadering – anders dan voorheen – de burger rechtstreeks, terwijl artikel 49 WRO de door het tracébesluit benadeelde belanghebbende een aanspraak op schadevergoeding biedt. De juistheid van deze conclusie staat echter niet vast, zo zegt de CAW, zolang de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op dit punt nog geen oordeel heeft gegeven.

Echter, aldus de CAW, wanneer de conclusie van de opstellers van het evaluatierapport als juist moet worden gekwalificeerd, zou de gemeenteraad voortaan bevoegd zijn om op de voet van artikel 49 WRO te beslissen omtrent toekenning van schadevergoeding terzake van een tracébesluit en in beginsel ook gehouden zijn deze te vergoeden. Daarnaast zou de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van een in een tracébesluit opgenomen schadevergoedingsparagraaf, dan wel op grond van de nadeelcompensatieregeling(en) van Verkeer en Waterstaat bevoegd zijn om te beslissen omtrent vergoeding van schade veroorzaakt door een rechtmatig tracébesluit. Alsdan dreigt het gevaar van samenlopende, of dubbele competenties. Dit moet ongewenst worden geacht.

De CAW stelt mede naar aanleiding van het evaluatierapport voor om, in navolging van artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, ingevoegd bij wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 2002, 374), een voorrangregeling op te nemen in de Tracéwet, waarbij artikel 49 van de WRO in eerste instantie buiten toepassing blijft, met als doel samenloop van competenties ter zake van het toekennen van schadevergoeding in verband met tracébesluiten te voorkomen.

Over deze zogenaamde samenloopproblematiek is de nodige discussie gevoerd. Teneinde elke onduidelijkheid weg te nemen is het wenselijk dat de wetgever ter zake een wettelijke voorziening treft. Het voorstel van de CAW wordt gevolgd. Dit heeft geleid tot het voorgestelde artikel 20d. Tevens is het gewenst om ook in artikel 48a van de WRO een soortgelijke voorrangregeling op te nemen (artikel V).

7 Tijdwinst (als gevolg van het wetsvoorstel)

7.1 In het kabinetsstandpunt worden diverse verbeteringen genoemd die reeds zijn of zullen worden doorgevoerd ter verbetering van de interne procedures. Het moge duidelijk zijn dat deze verbeteringen zullen leiden tot tijdwinst, het is echter niet eenvoudig om nu reeds aan te geven hoe groot die winst precies zal zijn.

Wel kan het volgende, onder verwijzing naar paragraaf 3.2 van het kabinetsstandpunt, worden opgemerkt:

- De strengere eisen die worden gesteld aan de start van de planstudie, met name de duidelijkheid omtrent de financiering, zullen een kortere doorlooptijd van de procedure tot gevolg hebben.
- Doordat met name het MER meer dan voorheen specifiek gericht zal zijn op het in beeld brengen van vooral die informatie die nodig is om

te komen tot zorgvuldige besluitvorming, zal het opstellen van een MER minder tijd kosten.

- Aangegeven is dat in het standpunt alleen rekening zal worden gehouden met regionale wensen als ook overeenstemming wordt bereikt over de financiering van de regionale wensen.
- Het voornemen om van Rijkswaterstaat een agentschap te maken heeft tot gevolg dat een verdere scheiding tussen beleid en uitvoering wordt doorgevoerd. Zo ook dat in het kader van de te maken werkafspraken procedures sneller zullen gaan verlopen.

Hieronder zal worden ingegaan op de tijdswinst als gevolg van het wetsvoorstel.

7.2 In de huidige tracéwetprocedure is voorgeschreven dat gedurende acht weken na de dag waarop de trajectnota/MER ter inzage is gelegd door een ieder bedenkingen kunnen worden ingebracht.

De betrokken bestuursorganen echter krijgen maximaal vier maanden de tijd om te reageren.

Vervolgens – zo bepaalt de wet – wordt binnen acht weken na het verstrijken van de termijn van maximaal vier maanden het standpunt vastgesteld.

In vrijwel alle gevallen vindt overschrijding van die termijn plaats. Zo ook van de daaropvolgende termijn van zes maanden om te komen tot vaststelling van het ontwerp-tracébesluit en van de termijn van vijf maanden om te komen tot vaststelling van het tracébesluit.

De huidige Tracéwet bepaalt, samengevat, dat maximaal 17 maanden na het ter inzage leggen van de trajectnota/MER het tracébesluit zal worden vastgesteld.

In het evaluatierapport is uitgebreid ingegaan op de redenen waarom deze termijn van 17 maanden nooit wordt gehaald.

7.3. Om goed te kunnen aangeven welke tijdswinst wordt behaald tengevolge van het wetsvoorstel, dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de procedure die van toepassing zal zijn op de aanleg van nieuwe infrastructuur en de (verkorte) procedure voor wijziging van bestaande infrastructuur.

7.4. Voor de duur van beide procedures heeft een tweetal wettelijke maatregelen positieve gevolgen:

- Ingevolge de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure die bij de Tweede Kamer aanhangig is gemaakt op 7 februari 2004 (Kamerstukken II 2003/04, 29 421, nrs. 1–2) zal de termijn voor inspraak op het ontwerp-tracébesluit teruggebracht worden van acht naar zes weken.
- Ingevolge dit wetsvoorstel zal het huidige artikel 13, waarin geregeld is dat betrokken bestuursorganen binnen twaalf weken hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit meedelen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat komen te vervallen.

Beide wijzigingen hebben tot gevolg dat overschrijding van de vijf maanden termijn voor het vaststellen van het tracébesluit in de regel niet meer zal hoeven voor te komen.

7.5 Anders dan bij de procedure voor de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur is de tijdswinst bij de projecten tot wijziging van de bestaande hoofdinfrastructuur zonder meer groot te noemen.

We gaan er vanuit dat het overslaan van de fasen van trajectnota en standpunt, samen met de maatregelen genoemd onder 7.1, een tijdswinst zal opleveren van minimaal 1 tot 1½ jaar.

8 Administratieve lasten/financiële gevolgen

Het wetsvoorstel heeft geen verzwarende van lasten voor het bedrijfsleven tot gevolg. Evenmin is er verzwarende van de financiële gevolgen voor het Rijk of de decentrale overheid.

Er is eerder sprake van een vermindering van bestuurslasten nu als gevolg van de invoering van de verkorte procedure de trajectnota-fase zal worden overgeslagen en de bijbehorende inspraakmogelijkheid er niet meer zal zijn. De decentrale overheden worden nog immer betrokken bij de voorbereiding van het (ontwerp-)tracébesluit, maar behoeven bovendien slechts te reageren als ze gebruik willen maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het ontwerp-tracébesluit.

Het wetsvoorstel is toegezonden aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat besloten heeft geen advies omtrent het wetsvoorstel uit te brengen.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Onderdeel A

In het verleden is de bijzondere situatie ontstaan dat de aanleg of wijziging van een spoorverbinding op grond van een genomen tracébesluit tevens leidde tot een toename van het (trein)verkeer met 45% of meer op een aansluitend gedeelte van het bestaande spoor. Deze gevolgen werden dan opgenomen in een planbeschrijving (zie bijvoorbeeld Planbeschrijving Havenspoorlijn Betuweroute, Planbeschrijving Zevenaar Oost Betuweroute, Planbeschrijving Zeeuwse Lijn). Dit had tot consequentie dat voor de delen die in de Planbeschrijving opgenomen waren de reguliere procedures op grond van de Wet geluidhinder (Besluit geluidhinder spoorwegen) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening bij één of meer gemeentes gevoerd moesten worden.

Wij zijn van mening dat dit een onwenselijke situatie is. Immers het zou zo moeten zijn dat als (geluid)maatregelen getroffen moeten worden aan een bestaande landelijke spoorweg als gevolg van een tracébesluit, deze maatregelen, inclusief de vaststelling van hogere waarden, ook onderdeel zijn van het tracébesluit. Omdat het een directe consequentie van de voorgenomen aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg betreft, zijn de hiermee gemoeide kosten onderdeel van het projectbudget.

Besloten is om vanwege de duidelijkheid het onderdeel h opnieuw te redigeren. De eerste twee subonderdelen van onderdeel h zijn van toepassing op de aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg. Het derde subonderdeel heeft uitsluitend betrekking op hoofdwegen, het vierde subonderdeel uitsluitend op landelijke spoorwegen.

Met het schrappen van de tonnage-eis (schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer) in het voorgestelde artikel 2 (onderdeel B) en daarmee in het huidige artikel 1, eerste lid, onderdeel h, onder 20, is geen behoefte meer aan een definitie van schip. Artikel 1, eerste lid, onderdeel i, kan dan ook komen te vervallen.

Het huidige artikel 2 regelt het toepassingsbereik van de Tracéwet. De tracéwetprocedure is alleen van toepassing als de voorgenomen activiteit genoemd wordt in de opsomming van het artikel. Het derde lid van artikel 2 is een zogenaamde vangnetbepaling om te zorgen dat de werkingssfeer van de Tracéwet in overeenstemming blijft met de m.e.r.-plicht krachtens het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r.).

Voorgesteld wordt om artikel 2 ingrijpend te wijzigen.

In paragraaf 4 van het algemeen deel is uitgebreid ingegaan op de voorgestelde andere relatie tussen de Tracéwet en het Besluit m.e.r.

In het voorgestelde artikel 2, eerste lid, onder a, gaat het om de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ingevolge het voorgestelde artikel 2a (onderdeel D) is hoofdstuk II alleen van toepassing op deze projecten. De in artikel 2, eerste lid, onder a, genoemde aanlegprojecten zijn m.e.r.-plichtig op grond van het Besluit m.e.r. en tevens opgenomen in Bijlage I van de EG-Richtlijn betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG, gewijzigd bij 97/11/EG). Daarbij past de volgende kanttekening: op grond van de Europese m.e.r.-richtlijn (en het Besluit m.e.r.) is de aanleg van een waterweg alleen m.e.r.-plichtig als het gaat om een waterweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer. Dat in het voorgestelde artikel 2, eerste lid, onder a, deze tonnage-eis vervallen is, komt omdat in de praktijk geen hoofdvaarweg zal worden aangelegd voor kleinere schepen.

In het huidige artikel 2, tweede lid, onder b, is ten aanzien van de verbreding van een hoofdweg bepaald dat de tracéwetprocedure – mede gezien de relatie met het Besluit m.e.r. – alleen gevolgd kan worden als het gaat om een fysieke verbreding van een weg met één of meer rijstroken, terwijl tevens voldaan moet worden aan de voorwaarde dat het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Bij benutting van hoofdwegen gaat het niet in alle gevallen om fysieke verbreding van de weg.

Het is gewenst om zowel bij verbreding als bij benutting de tracéwetprocedure te kunnen volgen. Om die reden wordt de term «uitbreiding» geïntroduceerd.

Ook ten aanzien van uitbreiding blijft de beperking opgenomen dat het wel moet gaan om een verbinding tussen twee knooppunten of aansluitingen. Voorkomen moet immers worden dat ook voor zeer eenvoudige ingrepen als het realiseren van bijvoorbeeld een bufferstrook of de realisering van een extra invoeg- of uitvoerstrook de Tracéwet van toepassing is.

In het huidige artikel 2, tweede lid, onder c, onder 10, is ten aanzien van de wijziging van een landelijke spoorweg bepaald dat het bij de verbreding moet gaan om

- twee of meer sporen, en
- dat deze spoorweg over een lengte van 5 kilometer of meer gelegen is in een nader omschreven beschermd gebied.

In het huidige artikel 2, tweede lid, onder c, onder 20, is ten aanzien van de wijziging van een landelijke spoorweg als beperking opgenomen dat het moet gaan om de aanleg van een geheel nieuwe spoorbaan, die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer van de grens van de bestemming, aangewezen voor spoorwegdoeleinden, is gelegen.

In het voorgestelde artikel 2, eerste lid, onderdeel c, gaat het om een wijziging van een landelijke spoorweg, die in bepaalde gevallen onder de werking van de Tracéwet wordt gebracht. Algemene voorwaarde is dat dit slechts het geval is wanneer de minister van Verkeer en Waterstaat als verantwoordelijke voor landelijke spoorwegen het oogmerk heeft door middel van die wijziging de bruikbaarheid van de spoorweg te verbeteren. Zulks zal dienen te blijken uit de toelichting op het tracébesluit. Het is derhalve onvoldoende dat derden, bijvoorbeeld een bepaalde gemeente, van oordeel zijn dat een bepaald voorgenomen werk met betrekking tot de wijziging van een landelijke spoorweg de bruikbaarheid van de landelijke spoorweg beoogt te verbeteren. Voor toepassing van de Tracéwet op dit punt is slechts aanleiding als de genoemde minister van oordeel is dat dit laatste het geval is.

Bij de wijziging van een landelijke spoorweg gaat het in dit artikel-onderdeel, onverminderd hetgeen zojuist is opgemerkt, om de volgende vier categorieën:

- a. Een uitbreiding van de spoorweg met één of meer sporen, indien het uit te breiden spoorweggedeelte twee (of meer) aansluitingen met elkaar verbindt.
- b. De aanleg van spoorwegkundige bouwwerken. Het wetsvoorstel bevat geen definitie van spoorwegbouwkundige werken. Aangesloten wordt bij hetgeen daarover is opgemerkt in de toelichting bij het Besluit m.e.r., onderdeel C, 2.1 t/m 2.3. Als voorbeelden van spoorwegbouwkundige bouwwerken worden viaducten, bruggen of tunnels ten behoeve van vrije kruisingen genoemd. Jukperrons, wegverkeersviaducten, spoorwegovergangen, watergangen, fietstunnels, voetgangerstunnels, relaiskasten, wissels, wisselverwarmingsinstallaties, om enkele voorbeelden te noemen zijn geen spoorwegbouwkundige bouwwerken. Tenslotte zij opgemerkt dat werken die niet als spoorwegbouwkundige bouwwerken worden beschouwd, wél onder het bereik van een tracébesluit kunnen worden gebracht, voor zover zij worden gekenschetst als bijkomende infrastructurele voorzieningen in de zin van artikel 1, eerste lid, onder f, van de Tracéwet.
- c. De aanleg van een verbindingsboog.
- d. Een geheel van onderling samenhangende maatregelen ten aanzien van die spoorweg. Met dit laatste kunnen onder het bereik van de Tracéwet andere dan de onder a tot en met c genoemde maatregelen met betrekking tot een landelijke spoorweg worden gebracht, mits zij een onderling samenhangend geheel vormen (en uiteraard als zij aan de voorwaarde voldoen dat de minister van Verkeer en Waterstaat aldus beoogt de bruikbaarheid van de spoorweg te verbeteren).

In zijn algemeenheid zijn dat maatregelen die capaciteitsknelpunten beogen op te lossen voor de treindiensten op het hoofdrailnet. Het kan daarbij om de volgende maatregelen gaan:

- een extra inhaalspoor op de vrije baan of ter plaatse van haltes, stations of emplacementen;
- het vervangen van gelijkvloerse wissels door vrije kruisingen van sporen onderling;
- de aanleg van keersporen;
- een ingrijpende wijziging van een emplacement, met als doel de treindiensten van het hoofdrailnet vrij te leggen van overig treinverkeer;
- de bouw van een extra of het verlengen van een bestaand perron;
- een corridorsgewijze aanpak van de veiligheid en betrouwbaarheid, waarvan het ongelijkvloers maken van een of meer overwegen deel uitmaakt;
- de ruimtelijke maatregelen in verband met het corridorsgewijs moderniseren van het seinstelsel of de stroomvoorziening (aanpassen viaducthoogtes; nieuwe lokaties voor transformatoren; etc.).

Ook bij deze maatregelen moet het gaan om het oogmerk van de Minister om de bruikbaarheid van de betreffende spoorweg te verbeteren.

Artikel 2a van de huidige wet, dat de start van de planstudie beschrijft, is nu opgenomen in het voorgestelde artikel 2, tweede lid.

Het huidige derde lid van artikel 2 komt te vervallen vanwege de gewenste andere relatie tussen de tracéwetplicht en de m.e.r.-plicht.

In het voorgestelde derde lid is de in het kabinetsstandpunt neergelegde afspraak over de mate van betrokkenheid van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij het vervolg van de tracéwetprocedure uitgewerkt. In het kabinetsstandpunt is opgemerkt dat de betrokkenheid van de Minister van VROM bij de besluitvorming over een project waarvoor de verkorte tracéwetprocedure wordt gevolgd, zal afhangen van de ruimtelijke en milieuconsequenties van dat project.

Onderdelen C, D, G en J

Het huidige hoofdstuk II kent als opschrift «De trajectnota», het huidige hoofdstuk III «Beslissing».

De verkorte procedure houdt in de kern in dat de fasen van trajectnota (nu opgenomen in hoofdstuk II) en standpunt (nu opgenomen in hoofdstuk III) komen te vervallen.

Om wetstechnische redenen wordt voorgesteld om de opschriften aan te passen en om de huidige artikelen 9, 10 en 11, eerste lid, onder te brengen in «Hoofdstuk II Trajectnota en standpunt». Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat geheel hoofdstuk II niet van toepassing is op de projecten die de verkorte procedure volgen.

Onderdeel F

In het evaluatierapport wordt aanbevolen om een wettelijke verplichting op te nemen om ook de planologische implicaties voor de ruimere omgeving van het tracébesluit reeds in een vroeg stadium van de besluitvorming in beeld te brengen. Deze aanbeveling is overgenomen. Voor de goede orde zij opgemerkt dat de planologische implicaties voor de ruimere omgeving beschreven moet worden naar de kennis en de stand van zaken die op dat moment aanwezig is en die voornamelijk verkregen wordt van de decentrale bestuursorganen die worden betrokken bij de voorbereiding van de trajectnota.

Onderdelen H en I

Het voorgestelde artikel 9 bevat, anders dan het huidige artikel 9, uitsluitend procedurele bepalingen voor het standpunt, ongeacht of het gaat om een zogenaamd negatief of positief standpunt.

Het huidige artikel 10, tweede lid, heeft nu onderdak gekregen in artikel 9, vierde lid. Daarmee wordt geregeld dat ook een positief standpunt ter inzage wordt gelegd. Immers, ondanks de voorgenomen maatregelen om te komen tot een verbetering van de interne procedures, zal het toch enige tijd duren voordat een ontwerp-tracébesluit wordt vastgesteld. De terinzagelegging van het positieve standpunt biedt de gelegenheid om verantwoording af te leggen van de keuze die gemaakt is mede naar aanleiding van ingekomen reacties op de trajectnota/MER. Het vierde lid verwijst naar de Algemene wet bestuursrecht, zoals deze wet komt te luiden na inwerkingtreding van de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb (Stb. 2002, 54).

De in het huidige artikel 11 opgenomen termijn van zes maanden is niet van toepassing op ontwerp-tracébesluiten waarvoor de verkorte procedure wordt gevolgd, omdat die procedure geen standpunt kent. Om die reden is de termijnbepaling verplaatst naar hoofdstuk II (artikel 10, tweede lid).

Onderdeel K

Als gevolg van de wijzigingen voorgesteld in de onderdelen H, I en J is het nodig gebleken om ook artikel 11 anders te redigeren.

In het huidige artikel 11, derde lid staat dat het ontwerp-tracébesluit onder meer de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 87d onderscheidenlijk 106c van de Wet geluidhinder, bevat. In de praktijk is er regelmatig verwarring over de uitleg van dit artikel, enerzijds omdat in artikel 12 en artikel 15 niet gesproken wordt over de resultaten van het akoestisch onderzoek en anderzijds deze mede gelet op de omvang geen onderdeel van het ontwerp-tracébesluit moeten zijn. In de praktijk ligt het akoestisch onderzoek ter inzage als bijlage bij het ontwerp-tracébesluit. Het is echter gewenst om ook wettelijk te regelen dat alleen de voorgenomen hogere waarden onderdeel zijn van het ontwerp-tracébesluit. Vanwege de samenhang bevat het gewijzigde wetsvoorstel ook een wijziging van artikel 5, tweede lid, van de Spoedwet wegverbreding (artikel IV).

Onderdeel L

In het huidige artikel 12, eerste lid, wordt gesproken over toezending van het ontwerp-tracébesluit onder opgave van redenen en met een toelichting op het tracé. Een tracébesluit is een besluit in de zin van artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht. Om die reden behoort een motivering en een toelichting reeds deel uit te maken van het (ontwerp)tracébesluit en kan de aparte vermelding van de opgave van redenen en toelichting achterwege blijven. Met de voorgestelde wijziging wordt aangesloten bij de terminologie van de regeling inzake de rijksprojectenprocedure uit de WRO.

Onderdeel M

In de praktijk worden van betrokken bestuursorganen zowel bedenkingen op grond van artikel 12, derde lid, ontvangen als ook schriftelijke reacties op grond van artikel 13. Het blijkt voor de bestuursorganen geen problemen op te leveren om binnen de geldende inspraaktermijn te reageren.

Er zijn grosso modo drie redenen om artikel 13 te laten vervallen:

- a) Allereerst komt een ontwerp-tracébesluit niet als een verrassing voor de betrokken regionale overheden, omdat in de praktijk deze overheden voordien reeds nauw betrokken zijn bij de totstandkoming van het ontwerp-tracébesluit. In de praktijk blijkt bovendien dat de kennis van advisering door de regionale overheden niet gemist kan worden om te komen tot een goed onderbouwd en ingericht ontwerp-tracébesluit. Bij de toezending van het ontwerp-tracébesluit worden om die reden in de praktijk ook de besturen van de waterschappen, hoewel niet genoemd in artikel 13, gevraagd om een oordeel.
- b) Artikel 13 kende tot 15 oktober 2000 (de datum van inwerkingtreding van de wet van 6 september 2000, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) Stb. 2000, 396 en 410) een tweede volzin, waarin bepaald was dat de in de eerste volzin genoemde besturen naast hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit tevens dienden aan te geven of planologische medewerking zou worden verleend indien het tracé overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit werd vastgesteld.

De termijn van twaalf weken termijn was tot die tijd daadwerkelijk nodig om te kunnen komen tot besluitvorming van algemene besturen, mede gezien de veelal maandelijkse vergaderingen. Aan het niet of niet tijdig verlenen van planologische medewerking was het gevolg verbonden dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een aanwijzing diende te geven. Tegen de beslissing om al dan niet planologische medewerking te verlenen en de besluiten van de minister kon beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De huidige termijn van twaalf weken moet dan ook vooral gezien worden in de kontekst van de Tracéwet, zoals deze gold vóór 15 oktober 2000. Achteraf gezien had het vanwege de relatie met het systeem van het vragen van planologische medewerking meer voor de hand gelegen om geheel artikel 13 te laten vervallen bij de wijziging van de Tracéwet (eerste tranche).

- c) Met de voorgestelde wijziging wordt aangesloten bij het systeem van de regeling inzake de rijksprojectenprocedure uit de WRO, dat ook geen bepaling overeenkomstig artikel 13 van de Tracéwet bevat.

Onderdeel N

Artikel 14 is ingrijpend gewijzigd door de wet van 6 september 2000, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche). De wijziging van het eerste lid van artikel 14 kwam voort uit de wijziging van artikel 15, eerste lid, inhoudende het laten vervallen van de eis dat het tracébesluit *overeenkomstig* het ontwerp-tracébesluit moest worden vastgesteld. Het ontwerp-tracébesluit zou een normaal ontwerp-besluit moeten zijn met de mogelijkheid om in het tracébesluit tegemoet te komen aan verlangens, die werden geuit in de inspraakprocedure of in het bestuurlijk overleg, zonder dat dat gepaard zou moeten gaan met het vaststellen van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit (Kamerstukken II 2003/2004, 26 343, nr. 3 p. 5–6). Via de derde nota van wijziging is vervolgens artikel 14 zodanig gewijzigd, dat een gewijzigd ontwerp-tracébesluit op grond van de huidige Tracéwet slechts dan nodig is wanneer het tracébesluit op hoofdpunten afwijkt van het uitgebrachte ontwerp-tracébesluit. Het moet dan gaan om een wijziging van het verloop en de geografische omvang van de aan te leggen of te wijzigen hoofdinfrastructuur (Kamerstukken II 2003/04, 26 343, nr. 10, p. 2). Voorzover bekend is van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt.

Het gaat dan ook om een (zeldzame) situatie waarin naar aanleiding van ontvangen zienswijzen of het schriftelijk oordeel van de in het huidige artikel 13 genoemde bestuursorganen tot een geheel ander tracé wordt gekozen, dan aanvankelijk is uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit.

Mocht naar aanleiding van de reacties die naar voren gebracht worden in het kader van de inspraakprocedure besloten worden om een ander alternatief uit te werken tot ontwerp-tracébesluit, dan brengt het laten vervallen van artikel 14 geen vertraging met zich. De vertraging die zich zal voordoen is het gevolg van het alsnog uitwerken van een ander alternatief. Of dat het etiket van een nieuw-ontwerp tracébesluit of dat van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit zal krijgen, maakt voor de voortgang in de besluitvorming niet uit.

Op grond van bovenstaande en gezien het feit dat de regeling inzake de rijksprojectenprocedure een dergelijke bepaling niet kent, wordt voorgesteld om af te zien van een wettelijke regeling inzake het gewijzigd ontwerp-tracébesluit.

Artikel 14 heeft geen toegevoegde waarde.

Onderdeel O

Voorgesteld wordt om de termijn van vijf maanden te laten ingaan op de eerste dag van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit. Het voorgestelde moment van aanvang van de wettelijke termijn is voor de «buitenwereld» een duidelijker moment dan dat van de (interne) vaststelling.

Onderdeel P

Verwezen wordt naar de toelichting bij onderdeel L. Tevens is niet langer voorzien in verplichte toezending van het tracébesluit aan de Staten-Generaal. Het moment van vaststelling van het tracébesluit maakt wel deel uit van de verplichte halfjaarlijkse rapportage (het voorgestelde artikel 28a) waarmee de Staten-Generaal inzicht wordt gegeven in de voortgang van de tracéwettelijke projecten (zie ook paragraaf 5 van het algemeen deel).

Onderdeel Q

In de memorie van toelichting bij het oorspronkelijk wetsvoorstel is aangegeven dat het huidige artikel 20, eerste lid, beoogt te waarborgen dat de benodigde bestuursrechtelijke toestemmingen voor de projectuitvoering niet voortijdig worden aangevraagd, zodat het desbetreffende overheidsorgaan ook kan beschikken over alle van belang zijnde gegevens (Kamerstukken II 1991/92, 22 500, nr. 3, p. 27).

Het moge duidelijk zijn dat het bevoegde bestuursorgaan een aanvraag eerst in behandeling kan nemen als beschikt wordt over alle van belang zijnde gegevens, zie ook het bepaalde in artikel 4:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

De wettelijke termijn van 2 jaar kan vanuit dat oogpunt gemist worden.

Een belangrijke ontwikkeling van de laatste jaren is dat in toenemende mate gezocht wordt naar publiek-private samenwerkingsconstructies (PPS-constructies) om te komen tot een aanvang van de aanleg of de wijziging van het hoofdinfrastructuurnet op een tijdstip eerder dan in het MIT is genoemd.

Alsdan zorgt de huidige tekst van artikel 20, eerste lid, voor een onnodige beperking van de uitvoering van het project.

Voorgesteld wordt om het eerste lid van artikel 20 te laten vervallen. Het vervallen van het eerste lid draagt bij aan een verdere uniformering met de regeling inzake de rijksprojectenprocedure.

Onderdeel R

In paragraaf 6 van het algemeen deel is reeds ingegaan op de redenen om te komen tot de voorgestelde wettelijke regeling van de nadeelcompensatie.

Onderdeel U

In paragraaf 5 van het algemeen deel is uitgebreid ingegaan op de voorgestelde invoering van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage.

Artikelen II en III

De artikelen II en III bevatten overgangsrecht.

Artikel II bepaalt dat als eenmaal de trajectnota/MER ter inzage gelegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 van de wet, dan de huidige tracé-wetprocedure van kracht blijft ook voor die activiteiten, waarvoor op grond van het voorgestelde artikel 2 en 2a de verkorte procedure van toepassing zou zijn.

Artikel III is nodig om met de uitbreiding van het toepassingsbereik van de Tracéwet te voorkomen dat bepaalde benuttingsbesluiten die reeds (ver) gevorderd zijn, alsnog onder de werking van de Tracéwet komen te vallen. De slagvaardigheid is daarmee niet gediend. Bepalend is het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp-besluit (bijvoorbeeld op grond van de Wet geluidhinder, de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Wet beheer rijkswaterstaatswerken) ter realisatie van het project.

Artikelen IV tot en met VI

De artikelen IV tot en met VI zien op wijzigingen van andere wetten.

Voor een toelichting bij artikel IV wordt verwezen naar de toelichting bij artikel I, onder deel K.

Voor een toelichting bij artikel V wordt verwezen naar paragraaf 6.2 van het algemeen deel.

Artikel VI ziet op een wijziging van de Wet geluidhinder. Ingevolge het voorgestelde artikel 2, tweede en derde lid, kan besloten worden om de besluitvorming over te laten aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Wet geluidhinder gaat echter uit van de huidige situatie dat de besluitvorming geschiedt door beide ministers gezamenlijk.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
S. M. Dekker