

Vergaderjaar 2008–2009

**31 721**

## **Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten)**

**Nr. 4**

### **ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT<sup>1</sup>**

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 14 augustus 2008 en het nader rapport d.d. 24 september 2008, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

*Bij Kabinetsmissive van 16 juli 2008, no. 08.002.147, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bij de Raad van State ter overweging het voorstel van wet tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding (vereenvoudiging onderzoekslast), met memorie van toelichting, aanhangig gemaakt.*

*Het voorstel van wet beoogt versnelling van de uitvoering van wegaanpassingsprojecten mogelijk te maken<sup>2</sup>. Het voorziet daartoe in een aantal wijzigingen van de Spoedwet wegverbreding (Sww) ter vereenvoudiging van de procedure en de voorbereiding van wegaanpassingsbesluiten. Voorts voorziet het in een aanvulling van de bij de Sww behorende lijst van wegaanpassingsprojecten. De Raad van State maakt naar aanleiding van het wetsvoorstel opmerkingen met betrekking tot de geldigheid van onderzoeksgegevens, de regeling omtrent luchtkwaliteit en het niveau van regulering. Hij is van oordeel dat het voorstel in verband daarmee nader dient te worden overwogen.*

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 16 juli 2008, no. 08.002.147, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 14 augustus 2008, nr. No. W09.08.0286/IV, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State maakt naar aanleiding van het voorstel van wet tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding (vereenvoudiging onderzoekslast) (hierna: wetsvoorstel) opmerkingen met betrekking tot de geldigheid van onderzoeksgegevens, de regeling omtrent luchtkwaliteit en het niveau van regulering. Hij is van oordeel dat het voorstel in verband daarmee nader dient te worden overwogen.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Memorie van toelichting, Algemeen deel, paragraaf 2, Doel van dit wetsvoorstel.

*1. Geldigheid van onderzoeksgegevens  
Ingevolge het voorgestelde vierde lid van artikel 4 wordt bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit gebruik gemaakt van:*

*a. de verkeersgegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken,*

- b. de krachtens artikel 5.20, eerste lid, onder e, van de Wet milieubeheer bekendgemaakte gegevens, en
- c. de inventarisatie van en de gevolgen voor de aanwezige flora en fauna, zoals deze ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

*In artikel I, onderdeel E, en artikel II zijn regelingen getroffen die wat de strekking betreft overeenkomen met die bepaling.*

*De Raad merkt daarover het volgende op.*

*a. Noodzaak*

*Volgens de toelichting op deze bepalingen is het gewenst de houdbaarheid van onderzoeksgegevens gedurende een zekere periode in de besluitvorming te «bevriezen»<sup>1</sup>. Van belang wordt geacht dat de uit onderzoek verkregen gegevens gedurende de besluitvormingsprocedure door andere onderzoeken en herberekeningen niet worden «ingehaald». Dit stuit volgens de toelichting niet op bezwaren, omdat tussen de vaststelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het wegaanpassingsbesluit weinig tijd zit<sup>2</sup>. Verder laat het vierde lid onverlet dat eventuele fouten, die niets te maken hebben met de actualisatie van gegevens, kunnen worden hersteld, aldus de toelichting.*

*De Raad is van oordeel dat deze toelichting aldus niet toereikend is. Dat tussen de vaststelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het wegaanpassingsbesluit in de regel weinig tijd verstrijkt, brengt op zichzelf niet zonder meer mee dat de voorgestelde «bevrozing» onder alle omstandigheden aanvaardbaar en wenselijk is.*

*b. Herstel van fouten*

*De voorgestelde artikelen 4, vierde lid, en II zijn dwingend geformuleerd. De in de toelichting vermelde mogelijkheid om eventuele fouten te herstellen lijkt daarmee niet te stroken. De «bevrozing» brengt dan ook niet zonder meer mee dat de uit onderzoek verkregen gegevens gedurende de besluitvormingsprocedure betrouwbaar zijn, zoals de toelichting stelt. Ook op dit punt is zij niet toereikend.*

*c. Afwijking van de vaststelling «ex nunc» als algemene regel*

*De voorgestelde bepalingen hebben tot gevolg dat voor de aspecten verkeer, luchtkwaliteit en flora en fauna bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit de gegevens en resultaten van onderzoek moeten worden gebruikt die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. De voorgestelde bepalingen houden aldus een afwijking in van de algemene regel dat een besluit wordt genomen met inachtneming van de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen ervan. Die afwijking vereist nadere toelichting.*

*d. Toetsing door de rechter en effectiviteit van de «bevrozing»*

*De Raad begrijpt de voorgestelde bepalingen aldus, dat zij, als betrekking hebbend op de besluitvorming, niet leiden tot een inperking van de rechterlijke bevoegdheid om de kwaliteit van de aan de vaststelling ten grondslag gelegde onderzoeksgegevens te beoordelen, indien een beroepsgrond daartoe aanleiding geeft. Daarvan uitgaande, kan de bestuursrechter oordelen dat de gebruikte onderzoeksgegevens ondeugdelijk zijn, zodat het wegaanpassingsbesluit wegens ontoereikende voorbereiding ervan voor vernietiging in aanmerking komt. Gelet op de koppeling tussen de gegevens die aan het ontwerpbesluit ten grondslag zijn gelegd en het wegaanpassingsbesluit, zal, als niet van de voorgenomen wegaanpassing wordt afgezien, in het kader van een nieuw te nemen wegaanpassingsbesluit eerst een nieuw ontwerpbesluit moeten worden vastgesteld. Dit zal zijn gebaseerd op gegevens en onderzoeken, die zijn aangevuld en verbeterd, voor zover de vernietiging van het eerste wegaanpassingsbesluit daartoe noodzaakt. De koppeling brengt in dat geval mee dat na een vernietiging niet volstaan kan worden met vaststelling van een nieuw wegaanpassingsbesluit, maar daaraan voorafgaand de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb opnieuw dient te worden doorlopen. De voorgestelde bepalingen bewerkstelligen aldus*

<sup>1</sup> Memorie van toelichting, Algemeen deel, paragraaf 4.2., Consistentie in onderzoeken en effectbepalingsmethoden.

<sup>2</sup> Memorie van toelichting, Artikelsgewijs, onderdeel C, artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid.

*veeleer een verlenging van de besluitvorming in plaats van de beoogde versnelling.*

*Voor zover het wetsvoorstel toch zo kan worden opgevat, dat de onderzoeken over de aspecten verkeer, luchtkwaliteit en flora en fauna en de bevindingen daarvan daarmee aan rechterlijke toetsing worden onttrokken, wijst de Raad erop dat beginselen van behoorlijke rechtspleging vereisen dat partijen op elkaars argumenten en bewijs kunnen reageren<sup>1</sup> en een onweerlegbaar bewijsvermoeden appellanten de mogelijkheid zou ontnemen met vrucht de juistheid van de gebruikte gegevens en onderzoeken te betwisten. In verband daarmee adviseert de Raad in de toelichting duidelijk te maken dat dat niet is bedoeld.*

*De Raad adviseert het voorgestelde artikel 4, vierde lid, alsmede artikel I, onderdeel E, en artikel II in het licht van het voorgaande te heroverwegen.*

1a. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad over het bevrozen van gegevens merk ik het volgende op.

De bereikbaarheid in Nederland en met name van de Randstad is een dermate urgent probleem dat op korte termijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Deze maatregelen vereisen een voorspoedige besluitvorming, die niet telkenmale wordt «ingehaald» door nieuwe gegevens en herberekeningen. Juist het voortdurend rekening moeten houden met nieuwe gegevens levert ernstige vertragingen op in de besluitvorming rond infrastructurele projecten. De Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten heeft hier met klem op gewezen. Ik acht het dan ook noodzakelijk de bevrozing van onderzoeksgegevens in het wetsvoorstel te handhaven. De opmerkingen van de Raad hebben evenwel geleid tot aanpassing van artikel 4, vierde lid. Het betreft het verbinden van een termijn van twee jaar aan de bevrozing. Vanaf het tijdstip waarop een onderzoeksrapport in definitieve vorm is afgerond moet binnen deze twee jaar zowel het ontwerp-wegaanpassingsbesluit als het wegaanpassingsbesluit ter inzage zijn gelegd, respectievelijk zijn vastgesteld. Deze termijn is in overeenstemming met de aanbeveling die is gedaan in het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten.

b. Terecht wijst de Raad op de discrepantie tussen de dwingende formulering van de artikelen 4, vierde lid, en II en hetgeen in de toelichting is opgemerkt over het herstel van fouten. Ondanks de zorgvuldigheid waarmee onderzoeken en besluitvorming worden voorbereid en uitgevoerd, zijn vergissingen niet uitgesloten. In de toelichting van het wetsvoorstel was reeds aangegeven dat het bevrozen van gegevens de mogelijkheid tot het herstel van kennelijke gebreken in de besluitvorming onverlet zou dienen te laten. Dit kwam onvoldoende tot uitdrukking in de tekst van het wetsvoorstel. Hierin is alsnog voorzien. In het wetsvoorstel is nu nadrukkelijk geregeld dat gebreken kunnen worden hersteld, ook is de toelichting op dit onderdeel verbeterd. Tevens is in het overgangsrecht de mogelijkheid geschrapt om ook indien een ontwerp-wegaanpassingsbesluit voor inwerkingtreding van de gewijzigde wet ter inzage is gelegd, de hiervoor gebruikte onderzoeksgegevens te bevrozen, aangezien er geen projecten zijn die van deze voorziening zouden profiteren.

c. Uit het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten blijkt dat één van de belemmerende factoren voor besluitvorming bij infrastructurele projecten bestaat uit het over elkaar heen vallen van op zichzelf al complexe onderzoeken. Met het bevrozen van de onderzoeksgegevens beoogt het wetsvoorstel te voorkomen dat door het veranderen van één (buiten het wegproject gelegen) variabele een domino-effect optreedt, waarbij ook andere onderzoeken op losse schroeven komen te staan en het besluitvormingsproces onnodig wordt vertraagd. Het met spoed wegnemen van knelpunten in het rijkswegennet is echter dermate urgent dat ik het gerechtvaardigd acht om op dit punt in beperkte mate af te wijken van het algemene beginsel dat een besluit wordt genomen met inachtneming van de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen ervan. De beperking is gelegen in de termijn van twee jaar, die hiervoor onder a is toegelicht.

<sup>1</sup> Zie de uitspraken van het Europese Hof voor de rechten van de mens van 27 oktober 1993, NJ 1994, 534, en 3 maart 2000, EHRC 2000, 35. Zie voorts Mon. Awb A3 (Schreuder-Vlasblom), 2006, blz. 37.

d. Het wetsvoorstel beoogt op vier onderdelen te voorzien in een vereenvoudiging van de onderzoekslast zodat vastgelopen wegprojecten losgetrokken kunnen worden. Mijn verwachting is dat de bevrozing van de onderzoeksgegevens en onderzoeksresultaten zoals deze voor het ontwerp-wegaanpassingsbesluit gehanteerd zijn, vertragingen in de besluitvormingsprocedure voorkomt.

Het is echter geenszins mijn bedoeling de bestaande rechterlijke bevoegdheid om de beoordeling van aan het wegaanpassingsbesluit ten grondslag gelegde gegevens te wijzigen of in te perken. Daartoe strekt dit wetsvoorstel niet. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad op dit punt is de memorie van toelichting verduidelijkt.

Het voorgaande neemt niet weg dat het onwenselijk zou zijn indien de Afdeling een gebrek in één van de onderzoeken constateert, dit uitsluitend hersteld kan worden door opnieuw een ontwerp-wegaanpassingsbesluit te nemen. Mede met het oog daarop is in het wetsvoorstel een voorziening opgenomen die het mogelijk maakt om eventuele gebreken in onderzoeken te herstellen welke gewijzigde gegevens vervolgens aan het wegaanpassingsbesluit ten grondslag kunnen worden gelegd. De toelichting is op dit punt verduidelijkt.

## 2. Luchtkwaliteit

*Volgens de toelichting voorziet artikel 4a in een tijdelijke mogelijkheid om, voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), besluitvorming voor wegaanpassingsprojecten reeds mogelijk te maken op basis van het beleidsvoornemen van het NSL, zoals dat aan de Kamers der Staten-Generaal is toegezonden en ter inzage is gelegd.*

*Het tweede lid van dit artikel geeft volgens de toelichting uitdrukking aan de eis dat in een wegaanpassingsbesluit dat op basis van het ontwerp-NSL wordt vastgesteld, aannemelijk wordt gemaakt dat geen, of ten hoogste een toename van 1% van de grenswaarde van de concentraties plaatsvindt door de verkeersontwikkeling ten gevolge van de wegaanpassing gedurende het eerste jaar na ingebruikneming ten opzichte van de situatie in dat jaar zonder de wegaanpassing<sup>1</sup>. Toegelicht wordt dat dit slechts voor dit ene jaar inzichtelijk gemaakt behoeft te worden. Voor de periode daarna geldt immers zeker het NSL, waaronder geen individuele toetsing van het project aan de grenswaarde nodig is, aldus de toelichting<sup>2</sup>. Deze voorziening wordt gerechtvaardigd geacht door de verwachting dat het NSL zijn werking zal hebben gekregen, voor de oplevering en ingebruikneming van de desbetreffende wegaanpassingen<sup>3</sup>.*

*Het NSL dient mede als luchtkwaliteitsplan, als bedoeld in artikel 22 van Richtlijn 2008/50/EG<sup>4</sup>. Met het NSL wordt beoogd uitstel te verkrijgen van de tijdstippen waarop aan de grenswaarden moet worden voldaan en vrijstelling van de verplichting bepaalde grenswaarden toe te passen. Ingevolge artikel 22, vierde lid, van de voormelde richtlijn is een besluit als het NSL onderworpen aan een beoordeling door de Europese Commissie. In geval van bezwaren kan deze verlangen dat het wordt vervangen door een ander luchtkwaliteitsplan. De Commissie toetst aan strenge voorschriften, waarbij het er in het bijzonder om gaat dat verzekerd is dat de grenswaarden aan het einde van de uitstelperiode bereikt zullen zijn en de overschrijdingsmarges gedurende de uitstelperiode niet worden overschreden<sup>5</sup>. Vooruitlopen op de beoordeling van het NSL door de Commissie is aldus niet zonder risico<sup>6</sup>. Eventuele bezwaren van de Commissie kunnen meebrengen dat het NSL niet of niet tijdig in werking zal kunnen treden. De toelichting besteedt hieraan geen aandacht.*

*De Raad adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen en daarbij de criteria die de Europese Commissie hanteert voor de beoordeling van het NSL te betrekken.*

2. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de beoordeling daarvan door de Europese Commissie, merk ik het volgende op.

Het NSL treedt naar verwachting in het voorjaar van 2009 in werking. Het kabinet heeft er alle vertrouwen in dat deze verwachting gerechtvaardigd is. Het is echter niet uit te sluiten dat de vaststelling van het NSL enige vertraging oploopt. Daarom voorziet het wetsvoorstel in de aanvullende eis dat, wanneer een project wordt gebaseerd op het ontwerp-NSL, inzichtelijk moet worden

<sup>1</sup> Ingevolge het voorgestelde artikel 4a, tweede lid, wordt in een wegaanpassingsbesluit dat wordt vastgesteld met toepassing van het eerste lid, ten aanzien van het bepaalde in de bijlage 2 bij de Wm uitsluitend aannemelijk gemaakt dat:

a. gedurende het eerste jaar na ingebruikneming van de overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit aangepaste weg bij de gedurende dat jaar verwachte toename van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht door de toename van het verkeer gedurende dat jaar die rechtstreeks verband houdt met die aanpassing, geen overschrijding plaatsvindt van een grenswaarde voor luchtkwaliteit; of

b. de verwachte toename van de concentraties gedurende het onder a bedoelde jaar door de toename van het verkeer gedurende dat jaar die rechtstreeks verband houdt met de overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit aangepaste weg, niet 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide overschrijdt.

<sup>2</sup> Memorie van toelichting, Artikelsgewijs, onderdeel D.

<sup>3</sup> Memorie van toelichting, Algemeen deel, paragraaf 5. Luchtkwaliteit.

<sup>4</sup> Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEU L 152).

<sup>5</sup> Artikel 22, eerste en tweede lid, van Richtlijn 2008/50/EG. Zie voorts de voorlichting van afdeling V van de Raad van State van 1 juni 2006, bijlage bij Kamerstukken II 2005/06, 30 489, nr. 11, inzake het NSL.

<sup>6</sup> Zie over dit risico ook het advies van de Raad van 22 mei 2008, no. W08.08.0136/IV inzake het voorstel van wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen).

gemaakt dat in het eerste jaar na ingebruikneming van het gerealiseerde project, geen verslechtering met meer dan 1% van de grenswaarde optreedt. De kans dat vaststelling van het NSL zodanig zal vertragen, dat de vaststelling daarvan de periode zal overschrijden van een jaar na ingebruikneming van een project, waarvoor eerst na 1 januari 2009 een ontwerp-besluit is vastgesteld of ter inzage gelegd, wordt als te verwaarlozen beschouwd. Het risico dat dit met zich meebrengt, wordt om deze reden aanvaardbaar geacht.

De criteria die de Europese Commissie hanteert bij de beoordeling van het NSL zijn vanzelfsprekend bij de totstandkoming van het NSL in ogenschouw genomen. Het onderhavige wetsvoorstel anticipeert op het NSL. Mede in het licht van het zojuist genoemde vertrouwen in de zorgvuldigheid van het NSL, acht ik het niet opportuun in het kader van de toelichting van het onderhavige wetsvoorstel het NSL nogmaals te beoordelen. Het wetsvoorstel anticipeert immers slechts op het NSL en treedt daarvoor niet in de plaats.

### *3. Niveau van regulering*

*Het voorgestelde zesde lid van artikel 4 draagt het stellen van nadere regels ten aanzien van de methoden en uitgangspunten voor de beoordeling van effecten van een wegaanpassingsproject op aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De Raad merkt hierover het volgende op.*

*Bij de verdeling van een regeling over de wet, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen dient de wet tenminste de hoofdelementen te bevatten<sup>1</sup>. Regels op het niveau van een ministeriële regeling moeten beperkt blijven tot voorschriften van administratieve aard, uitwerking van de details van een regeling, voorschriften die dikwijls wijziging behoeven en voorschriften waarvan te voorzien is dat zij mogelijk met grote spoed moeten worden vastgesteld<sup>2</sup>.*

*De voorgestelde regelgevende bevoegdheid van de ministers heeft mede betrekking op de uitgangspunten voor de beoordeling van effecten van een wegaanpassingsproject. In zoverre geeft het voorstel de minister de bevoegdheid regels te vast te stellen die bepalend zijn voor de inhoud en reikwijdte van de effectbeoordeling. Met betrekking tot deze voorschriften wordt niet toereikend gemotiveerd, waarom de desbetreffende normen, of tenminste de kern daarvan, niet in de wet worden neergelegd<sup>3</sup>.*

*De Raad adviseert het voorgestelde zesde lid van artikel 4 op dit punt nader te bezien.*

3. De in het wetsvoorstel gekozen constructie om bij ministeriële regeling technische regels te stellen, is niet ongebruikelijk. Juist voor technische regels is een ministeriële regeling een geschikt instrument. Met de voorgestelde grondslag voor regels ten aanzien van de methoden en uitgangspunten voor de beoordeling van effecten van een wegaanpassingsproject, is beoogd de mogelijkheid te bieden om, ter uitwerking van het kabinetsstandpunt, te kunnen komen tot technische regels voor effectbepaling waarbij beter rekening wordt gehouden met de fase van besluitvorming die door een effectbepaling wordt ondersteund en waarmee beter kan worden omgegaan met de onzekerheden die in die fase omtrent de bepaling van effecten kan bestaan. Deze uitwerking zal waarschijnlijk leiden tot een aanpassing van de door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgestelde reeds bestaande reken- en meetvoorschriften en beoordelingsregels. Het feit dat deze bestaande voorschriften in ministeriële regelingen zijn vervat, illustreert reeds dat dit niveau van regeling niet ongebruikelijk is voor deze materie. Met de voorgestelde grondslag is er bewust voor gekozen te kunnen voorzien in de mogelijkheid dat deze methoden en uitgangspunten niet enkel zouden leiden tot aanpassing van de bestaande regelingen op het terrein van het milieu, maar om een grondslag te bieden voor methoden en uitgangspunten die voor wegprojecten kunnen worden uitgewerkt in een ministeriële regeling. In het licht van het voorgaande, zie ik geen aanleiding om het wetsvoorstel op dit punt aan te passen.

*4. Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.*

<sup>1</sup> Aanwijzing 22 tot en met 24 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar).

<sup>2</sup> Aanwijzing 26 Ar.

<sup>3</sup> Memorie van toelichting, Algemeen deel, paragraaf 4.2., Consistentie in onderzoeken en effectbepalingsmethoden.



4. Naar aanleiding van de eerste redactionele kanttekening wordt artikel 4, vierde lid, onder c, aangepast. De tweede redactionele kanttekening wordt overgenomen.

5. Overige aanpassingen Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het wetsvoorstel op een viertal punten te verbeteren. Het betreft in alle gevallen wijzigingen van niet ingrijpende aard.

a. De vereenvoudiging van de onderzoekslast wordt niet alleen van toepassing op de projecten die op de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding zullen zijn opgenomen, maar tevens op wegprojecten die onder het bereik van de Tracéwet vallen. De voorstellen tot vereenvoudiging onderzoekslast zijn namelijk evenzeer goed bruikbaar voor wegprojecten die onder het bereik van de Tracéwet vallen. In het wetsvoorstel was voorzien in een mogelijkheid om bij AMvB wegprojecten van de Tracéwet naar de bijlage van de Spoedwet wegverbreding over te hevelen. Deze constructie blijkt bij nader inzien echter voor de betreffende projecten minder geschikt omdat de procedures die onder de beide wetten moeten worden doorlopen niet geheel gelijk zijn. Bovendien levert deze constructie mogelijk spanning op met de motie Jurgens<sup>1</sup>. Het wetsvoorstel is op dit punt aangepast. Enerzijds is de mogelijkheid geschrapt om bij AMvB projecten aan de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding toe te voegen. Anderzijds houdt het wetsvoorstel op dezelfde onderdelen als voor de Spoedwet wegverbreding een wijziging van de Tracéwet in en worden in het wetsvoorstel nog slechts enkele projecten toegevoegd aan onderdeel A van de Bijlage bij de Spoedwet wegverbreding. De toelichting is hiermee in overeenstemming gebracht.

b. In het tweede lid van artikel 3 is «derde lid» geschrapt in verband met een voorziene wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994.

c. Om problemen in de uitvoeringspraktijk te voorkomen is in het overgangsrecht het bevroren van onderzoeksgegevens geschrapt en is tevens toegevoegd dat het overgangsrecht van toepassing is voor projecten waarvoor vóór 1 januari 2009 een ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage is gelegd.

d. Ter verduidelijking voor de uitvoeringspraktijk vanaf welk moment bij het voorbereiden van een ontwerp-besluit uitgegaan moet worden van de nieuwe regeling, is geregeld dat de vereenvoudiging van de onderzoekslast vanaf 1 januari 2009 zal gelden. Mocht het wetsvoorstel later dan 1 januari 2009 in werking treden, dan is geregeld dat de wet tot die datum zal terugwerken.

e. Besloten is om de wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet te voorzien van een citeertitel om duidelijk tot uiting te brengen dat het gaat om de (versnelling van) besluitvorming op basis van zowel de Spoedwet wegverbreding (wegaanpassingsbesluiten) als de Tracéwet (tracébesluiten).

De memorie van toelichting is vanzelfsprekend met de voorgaande onderdelen aangevuld en in overeenstemming gebracht, waarnaar voor de motivering voor deze onderdelen korthedshalve kan worden verwezen.

*De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet niet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dan 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 mijn ambtgenoot 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,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2005/06, 21 109, A.

**Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende  
no. W09.08.0286/IV met redactionele kanttekeningen die de Raad in  
overweging geeft.**

- In artikel I, onderdeel C, in het voorgestelde vierde lid, onderdeel c vervangen door: de inventarisatie van de aanwezige flora en fauna en de daarop gebaseerde onderzoeken.
- In artikel I, onderdeel D, in de aanhef van het voorgestelde artikel 4a, tweede lid, de zinsnede «het bepaalde in de bijlage 2» vervangen door: het bepaalde in bijlage 2.