

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)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 9 maart 2009

Graag willen wij de leden van de verschillende fracties bedanken voor hun bijdragen. Wij zijn zeer tevreden met de ondersteuning die door leden van verschillende fracties is uitgesproken om met dit wetsvoorstel te komen tot een spoedige uitvoering van urgente wegprojecten. In het onderstaande gaan wij in op de vragen en opmerkingen in het voorlopig verslag.

Samenhang wet- en regelgeving

Hoe, zo vragen de leden van de fractie van het CDA, verhoudt dit wetsvoorstel zich tot wetsvoorstel 31 546 (wijziging van de Tracéwet, Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedure), tot wetsvoorstel 31 589 (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en wetsvoorstel 31 755 (modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage). Het voorliggend wetsvoorstel heeft geen raakvlak met wetsvoorstellen 31 546 en 31 589, wel met wetsvoorstel 31 755. Immers zowel onderhavig wetsvoorstel als wetsvoorstel 31 755 hebben ten doel om de m.e.r.-procedure te vereenvoudigen. Beide wetsvoorstellen zien op het achterwege laten van de startnotitie, het opstellen van richtlijnen en de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief. Het voorliggend wetsvoorstel schrapt bovendien de beschrijving van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (althans bij spoedwetprojecten), de toetsing van het milieueffectrapport (MER) door de Commissie voor de m.e.r. en de evaluatieplicht. De vereenvoudiging van de m.e.r.-procedure in onderhavig wetsvoorstel is beperkt tot de Spoedaanpakprojecten, het wetsvoorstel 31 755 kent een dergelijke beperking niet. Hieronder volgt een toelichting op de inhoud van de genoemde wetsvoorstellen:

- Het op 26 juli 2008 bij de Tweede Kamer ingediende voorstel tot wijziging van de Tracéwet, Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedure (31 546) bevat naast de wettelijke verankering van de tussenuitspraak (ter inleiding van de bestuurlijke lus) het voorstel om afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) niet in alle gevallen van toepas-

sing te laten zijn op de totstandkoming van het wijzigingsbesluit hangende het beroep.

- Het op 9 september 2008 bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) (31 589) dient vooral ter implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (PbEG L 152) en van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Het wetsvoorstel is op 19 februari 2009 aangenomen door de Tweede Kamer.
- Het op 29 oktober 2008 bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en enkele daarmee verband houdende wetten (modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage) (31 755) heeft ten doel om met behoud van de milieudoelstelling te komen tot minder en eenvoudiger regels en meer samenhang aan te brengen in het systeem van milieubeoordelingen voor plannen en projecten. Tevens bevat het wetsvoorstel regels ten aanzien van de gewenste vroegtijdige participatie.

De leden van de fractie van de CDA vragen naar de relatie tussen het herstel van gebreken zoals voorzien in het voorstel voor de Wet bestuurlijke lus Awb (31 352) en de regeling in het onderhavige wetsvoorstel. En of het herstel van gebreken, zoals bedoeld in het voorliggend wetsvoorstel, leidt tot het opnieuw vaststellen van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

Beide wetsvoorstellen willen mogelijk maken dat gebreken kunnen worden hersteld. De wetsvoorstellen zien echter op een verschillend moment in het besluitvormingsproces.

Het voorliggend wetsvoorstel ziet niet op de procedure bij de rechter. Het regelt dat de gegevens die gebruikt zijn voor de vaststelling van het ontwerp-besluit ook basis zijn voor vaststelling van het definitieve besluit, maar wel met de mogelijkheid om gebleken gebreken in de informatievoorziening te herstellen. Het ontwerp-wegaanpassingsbesluit wordt in dat geval niet opnieuw vastgesteld.

Het wetsvoorstel inzake de Wet bestuurlijke lus Awb (31 352) wil mogelijk maken dat de *rechter* het bestuursorgaan in de gelegenheid kan stellen om de door de *rechter* geconstateerde gebreken nog tijdens de behandeling van het beroep te herstellen. Zo kan de rechter het bestuursorgaan om een aanvullende motivering vragen of om aanvullende informatie over de verrichte onderzoeken.

De leden van de fractie van de CDA stellen vragen over de mogelijkheid om bij ministeriële regeling te voorzien in zogenaamde effectbepalingsmethoden, met name waarom afgezien is van opname van de aan deze regeling ten grondslag liggende uitgangspunten in de formele wet en hoe dat geregeld is in andere wetgeving op dit terrein?

Op grond van artikel 5.20 van de Wet milieubeheer is de minister van VROM bevoegd regels te stellen met betrekking tot het vaststellen van het kwaliteitsniveau door middel van meten en berekenen. Op grond hiervan is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 vastgesteld. De Regeling bevat een implementatie van voorschriften uit Europese richtlijnen op dit gebied. De Regeling bevat standaardrekenmethoden waar gebruik van dient te worden gemaakt. Gebruik van andere methoden behoeft de instemming van de minister van VROM. Ook de Wet geluidhinder kent de zogenaamde meet- en rekenvoorschriften. Het is juist gebruikelijk dergelijke regels op te nemen in een ministeriële regeling. Deze regels zijn technisch van aard en worden met enige regelmaat geactualiseerd. De

formele wet noemt alleen de mogelijkheid dat ten aanzien van bepaalde onderwerpen (zoals onderhavig wetsvoorstel ten aanzien van de methoden en uitgangspunten voor beoordeling van effecten) dergelijke regels kunnen worden vastgesteld.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de herziene spoedwet die nu voorligt overbodig zal zijn wanneer de Tracéwet onherroepelijk geworden is? Worden er tussen nu en de vaststelling van de Tracéwet geen nieuwe projecten middels ministeriële regeling toegevoegd aan de Spoedwet wegverbreding?

Het is altijd de bedoeling geweest dat de Spoedwet wegverbreding een tijdelijk karakter zou hebben. De Spoedwet wegverbreding kent overigens geen mogelijkheid om de bijlage bij ministeriële regeling aan te vullen met nieuwe projecten. De in artikel 2, tweede lid, van de Spoedwet wegverbreding bedoelde algemene maatregel van bestuur kan alleen betrekking hebben op de in de bijlage omschreven aard van het project, de wijziging van het aantal rijstroken en de kilometrering. Wijziging van de bijlage met het oog op verandering van de projectenlijst is alleen mogelijk via een wetswijziging. Artikel I, onderdeel F, van het onderhavig wetsvoorstel is daar het enige voorbeeld van.

Vooralsnog is de Spoedwet wegverbreding nog niet uitgewerkt en bestaan beide wetten naast elkaar. Zodra de Spoedwet wegverbreding is uitgewerkt, hetgeen het geval is als de daarin opgesomde projecten zijn gerealiseerd, kan de Spoedwet wegverbreding worden ingetrokken.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de in de motie Eversdijk (Kamerstukken 2002/03, 28 679, nr. 128g) voorgestelde maatregelen ook toegepast zullen worden op de dertig projecten die limitatief opgesomd onder deze wet vallen?

Alleen voor de projecten die zijn opgenomen op de B-lijst van de Spoedwet wegverbreding wordt naast het wegaanpassingsbesluit een plan voor geluidmaatregelen opgesteld (geluidplan). Met deze wetswijziging worden geen nieuwe projecten toegevoegd aan de B-lijst van de Spoedwet wegverbreding.

De leden van de fractie van de VVD vragen om een overzicht van de verschillende lopende versnellingsacties, hoe het voorstel voor de Wet bestuurlijke lus Awb daarin past en of ook de besluitvorming ten aanzien van spoorprojecten aangepakt zal worden.

Het voorliggende wetsvoorstel heeft geen betrekking op de procedures voor aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg. De structurele wijziging van de Tracéwet, ter voorbereiding waarvan een wetgevingsnota is toegezegd, ziet wel op besluitvormingsprocedures ten aanzien van landelijke spoorwegen (en hoofdvaarwegen).

Het voorstel voor de Wet bestuurlijke lus Awb (31 352) is een initiatief van een aantal Tweede Kamerleden. De regering staat positief tegenover dit initiatief. In aanvulling op recente of aanhangige wijzigingen van de Awb is de Minister van Justitie een project gestart gericht op een fundamentele verkenning van mogelijkheden om door aanpassing van de uitgangspunten en systematiek van de Awb besluitvormings- en geschilbeslechtsprocedures te versnellen (zie ook Kamerstukken II 2008/09, 31 731, nr. 3). Gekeken wordt onder andere naar het eventueel loslaten van het besluitmodel, een actievere rol van de bestuursrechter en het bundelen van besluitvormings- en daaraan gekoppelde geschilbeslechtsprocedures. Het project is met name gericht op de problematiek in het ruimtelijk domein van complexe procedures in meerpartijensituaties. Het heeft dus niet alleen betrekking op procedures rond wegprojecten.

In dit project werken Justitie, VenW, VROM, LNV en BZK nauw samen. De planning is om eind van dit jaar een uitgewerkte schets van een of meer versnellingsmogelijkheden in de Awb gereed te hebben.

alDe leden van de fractie van de VVD vragen naar het oordeel van de regering om eenmaal genomen politieke besluiten immuun te verklaren voor nieuwere wet- en regelgeving?

Tijdens het AO infrastructuur van 25 mei 2004 heeft toenmalig Tweede Kamerlid de heer Hofstra de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd te bewerkstelligen dat lopende projecten worden uitgezonderd van de eisen op grond van nieuwe regelgeving. Ook toen werd gesproken van de «bevrozing» van regelgeving ten tijde van de politieke besluitvorming. Dat is reden geweest om een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer te sturen waarin kort gezegd aangegeven is dat politieke besluitvorming niet het juiste moment is om vanaf dat moment nieuwe regelgeving buiten toepassing te laten. Een politieke beslissing is er vooral op gericht op basis van de wettelijke besluitvormingsprocedure juist te komen tot het gewenste «aanlegbesluit». Bij het nemen van een politieke beslissing wordt bovendien ook niet getoetst aan alle op het moment van het nemen van het politieke besluit geldende regelgeving. Wij bevestigen het standpunt van de regering als verwoord in die brief van 28 september 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 29 385, nr. 4). We mogen gaarne verwijzen naar genoemde brief.

De leden van de fractie van D66 vragen hoe de regering de spoedwet denkt te gaan evalueren en of de spoedwet in beginsel ook geschikt is voor andere projecten?

Zowel de Spoedwet wegverbreding (eenmalig) als de Tracéwet (vijfjaarlijks) kent een verplichte evaluatie. De evaluatie van de Spoedwet wegverbreding (uitgevoerd door de Universiteit Utrecht en de Radboud Universiteit Nijmegen) is in juni 2006 aan de Staten-Generaal toegestuurd, de eerste evaluatie van de Tracéwet (Alons en Partners) in januari 1997, de tweede (Universiteit Utrecht) in januari 2003 en derde (Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten) in het voorjaar van 2008.

Bij een eerstvolgende evaluatie zal een van de onderzoeksvragen zich kunnen richten op het meten van het effect van de Spoedaanpak. Dat laat onverlet dat we zo snel mogelijk kennis willen hebben en gebruik willen maken van de eerste ervaringen van de Spoedaanpak. Dat biedt ons ook de gelegenheid om in het wetsvoorstel tot structurele wijziging van de Tracéwet, dat eind van dit jaar aan de Tweede Kamer wordt toegestuurd, aandacht te besteden aan de vraag in hoeverre de vereenvoudiging van onderzoekslast zoals die wordt voorgesteld voor wegenprojecten ook en zo ja op welke wijze van betekenis kan zijn voor de besluitvorming over landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten gericht was op de aanpassing van de Spoedwet wegverbreding en vragen waarom de voorgestelde wijzigingen voor de spoedwet ook van toepassing moeten zijn op de Tracéwet?

We hebben ons ten doel gesteld om in deze kabinetsperiode de besluitvorming over 30 projecten afgerond te hebben en bovendien zoveel mogelijk projecten ook daadwerkelijk gerealiseerd te hebben. Op die besluitvorming en uitvoering zijn procedures van toepassing die opgenomen zijn in de Spoedwet wegverbreding of in de Tracéwet. De Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten adviseerde om

op korte termijn urgente projecten vlot te trekken door aanpassing van de Spoedwet wegverbreding.

In eerste instantie is gekozen om, in woordelijke navolging van het advies van de Commissie, alleen de Spoedwet wegverbreding te wijzigen. Niet alleen inhoudelijk maar ook ten aanzien van het toepassingsbereik, hetgeen nodig was om er voor te zorgen dat ook de tracéwetprojecten uit de lijst van 30 zouden kunnen profiteren van de bepalingen inzake vereenvoudiging van de onderzoekslast.

Belangrijke constatering nu kan zijn dat waar de Commissie in haar advies «Sneller en beter» sprak van het verwijderen van «flessenhalzen» (p. 26 van het advies), zij ervan uitgegaan is dat het in alle gevallen ging om spoedwetprojecten. De voor ons 30 belangrijkste projecten bestaan echter uit zowel spoedwet- als tracéwetprojecten. Een van de belangrijkste flessenhalzen, om bij de terminologie van de Commissie te blijven, is juist de A4 Burgerveen–Leiden, een project dat de tracéwetprocedure volgt. In de zomer van 2008 bleek uit de uitvoeringstoets van Rijkswaterstaat dat het overhevelen van projecten uit de Tracéwet naar de Spoedwet wegverbreding eerder tot vertraging zou leiden. De andere inrichting van Spoedwet wegverbreding ten aanzien van de vergunningverlening was daar debet aan, met name de eis dat reeds bij de terinzagelegging van het ontwerpwegaanpassingsbesluit alle aanvragen voor de benodigde vergunningen ook ter inzage werden gelegd. Anders dan bij de spoedwetprojecten kan het bij tracéwetprojecten gaan om heel veel vergunningen. Inmiddels was ook het advies van de Raad van State binnen en aangezien dat geen betrekking had op de toepasselijkheid van de vereenvoudigingsbepalingen op de aan de bijlage toegevoegde tracéwetprojecten, is besloten om het wetsvoorstel zo te wijzigen dat de voordelen – het van toepassing zijn van de bepalingen inzake de vereenvoudiging van de onderzoekslast op de bedoelde tracéwetprojecten – behouden konden worden en de nadelen – het van toepassing worden van vergunningsbepalingen van de Spoedwet wegverbreding op de tracéwetprojecten – zich niet zouden voordoen.

MER

Is het juist, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA, dat de toezeggingen in de brief van 9 december 2008 ervoor zorgen dat bij alle projecten die langs stedelijke gebieden en langs Natura 2000gebieden lopen, de Commissie voor de m.e.r. om advies zal worden gevraagd.

Het gevolg van het aangenomen amendement Cramer/Roefs (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 21) is dat het wetsvoorstel voor wat betreft de vereenvoudiging van de milieueffectrapportage niet voor andere tracéwetprojecten dan de expliciet in de bijlage bij de Tracéwet genoemde projecten van toepassing is.

De brief van 9 december 2008 noemt in categorie 3 projecten die niet behoren tot de lijst van 30 projecten (categorie 1) en waarvoor een advies van de Commissie – ondanks dat een dergelijk advies op grond van het toen luidende wetsvoorstel niet wettelijk verplicht was – toch wenselijk werd geacht. Door aanvaarding van het amendement is deze brief niet meer van belang. Immers dankzij het amendement is het onderhavig wetsvoorstel wat betreft de vereenvoudiging van de milieueffectrapportage niet van toepassing voor andere tracébesluiten dan de tracébesluiten die deel uitmaken van de lijst van 30 projecten. Dus voor alle projecten uit categorie 3 is hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer onverkort van toepassing inclusief het verplichte advies van de Commissie voor de m.e.r..

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of en hoe, ondanks de vergaande versoering van de m.e.r.-procedure, het publieke belang van

gezondheid en milieu voldoende geborgd is voor zowel de projecten die nu op de rol staan als die in de toekomst zullen komen?

Door de aanvaarding van het amendement Cramer/Roefs (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 21) is de vereenvoudiging van de m.e.r.-procedure, zoals die in onderhavig wetsvoorstel wordt neergelegd, beperkt tot 30 relatief eenvoudige wegverbredingsprojecten. De overige tracéwetprojecten vallen onder de reguliere procedure, zoals voorgeschreven is in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en zoals die te zijner tijd wordt gewijzigd na de beoogde aanvaarding van het voorstel 31 755 (modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage).

Ondanks de versoering van de mer-procedure voor deze 30 wegverbredingsprojecten wordt het publieke belang van gezondheid en milieu ook voor deze 30 projecten gewaarborgd doordat de inhoudsvereisten van het milieueffectrapport (MER) zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het bevoegd gezag zelf heeft de verantwoordelijkheid om de kwaliteit van het MER te beoordelen en het MER goed te keuren. Voor wat betreft de m.e.r.-procedure blijft er inspraak mogelijk op het ontwerp-besluit en het daarbij ter inzage gelegde MER. Tegen het besluit staat beroep open voor een belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend, waarbij de inhoud van een MER reden kan zijn voor het beroep. De procedure blijft hiermee met voldoende waarborgen omgeven, zodat het belang van gezondheid en milieu blijft geborgd.

De leden van de fractie van D66 vragen om inzicht in de verschillen tussen de «vereenvoudigde» m.e.r.- en de normale m.e.r.-procedure en daarbij in te gaan op de tijdwinst, de rechtsbescherming en de opvatting van de Commissie voor de m.e.r..

De verschillen tussen het voorliggend wetsvoorstel en de huidige procedure zijn dat de startnotitie achterwege gelaten wordt en daarmee er dus ook geen mogelijkheid is tot het indienen van zienswijzen op de startnotitie. Zo ook blijft het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen, de vaststelling van de richtlijnen, de beschrijving van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (althans bij spoedwetprojecten) en die van het meest milieuvriendelijke alternatief achterwege. Er vindt geen toetsing van het MER plaats en ook zal er geen evaluatie plaatsvinden. De tijdwinst qua doorlooptijd wordt dan met name geboekt in de fase van voorbereiding van een MER (startnotitie tot en met het vaststellen van richtlijnen). In de huidige procedure is hiervoor een totale periode van maximaal 13 weken opgenomen, die voor een belangrijk deel komt te vervallen. Daarnaast wordt tijdwinst geboekt door het schrappen van de verplichting tot het beschrijven van het milieuvriendelijke alternatief en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (althans bij spoedwetprojecten). Het vervallen van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. betekent een procedurewinst van 5 weken.

De voorgestelde vereenvoudigde m.e.r.-procedure heeft geen gevolgen voor de rechtsbescherming.

Een ieder kan zienswijzen inbrengen tegen het ontwerp-besluit en het daarbij ter inzage gelegde MER. Een belanghebbende behoudt, mits hij zienswijzen heeft ingediend, de mogelijkheid om bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep in te stellen tegen het tracé-besluit en het MER dat daaraan ten grondslag ligt.

De Commissie voor de m.e.r. heeft via een persbericht gereageerd op het wetsvoorstel. Daarin heeft de Commissie aangegeven geen bezwaren te zien in de voorgestelde vereenvoudiging van de m.e.r.-procedure ten aanzien van wegverbredingsprojecten vallend onder de Spoedwet wegverbreding. Echter, aldus de Commissie voor de m.e.r., om ook bij wijziging van wegenprojecten in het kader van de Tracéwet een sterke

vereenvoudiging van de m.e.r.-procedure door te voeren, doet geen recht aan het complexe en controversiële karakter van deze projecten. Daarbij noemt de Commissie als voorbeeld van grote projecten de A15 en de A1. Met aanvaarding van het amendement, waarmee de vereenvoudigde m.e.r.-procedure slechts van toepassing is op een beperkt aantal tracéwetprojecten, waartoe de A15 en de bedoelde A1 niet behoren, is in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de kritiek van de Commissie voor de m.e.r. op het oorspronkelijke wetsvoorstel. Deze zienswijze heeft de Commissie inmiddels bevestigd, hetgeen een positief antwoord betekent op de vragen daaromtrent van de leden van de fractie van D66.

Naar aanleiding van het niet meenemen van prijsbeleid bij de 30 genoemde projecten, vragen de leden van de fractie van D66 of er wel een verstandig beleid te voeren is wanneer het zicht ontbreekt op de omvang, de soort mobiliteit en de daaraan verbonden milieueffecten?

De leden van de fracties van GroenLinks en D66 vragen – onder verwijzing naar het advies van Van der Feltz Advocaten – of het buiten beschouwing laten van prijsbeleid niet in strijd is met de Europese richtlijnen met betrekking tot de milieueffectrapportage en de strategische milieubeoordeling. Kan een dergelijke strijdigheid, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks, leiden tot het in het gelijk stellen van bezwaarmakers tegen voorgenomen maatregelen? Wordt met de gevoeligheidsanalyse niet in veel opzichten een risicovolle weg ingeslagen?

De doelstelling van het wetsvoorstel is om een versnelde uitvoering van wegprojecten mogelijk te maken door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. Het wettelijk regelen dat onderzoek naar prijsbeleid bij de 30 genoemde projecten achterwege blijft, sluit naadloos aan op die doelstelling. De 30 projecten, die voorzien in wegverbredingen op ernstige filelocaties zijn gezien het huidige en verwachte verkeersaanbod en de ontwikkeling van de voertuigverliesuren zonder meer nodig, ook na effectivering van prijsbeleid. Bovendien bevinden deze projecten zich al in vergevorderd stadium van besluitvorming. Ruim voordat de Wet kilometerprijs, die nodig is om de prijsmaatregelen ook daadwerkelijk te kunnen treffen, in werking zal treden, is voor alle projecten de besluitvorming afgerond en is een groot deel dan ook al gerealiseerd. In de Nota Mobiliteit zijn ambities voor de kwaliteit van het wegennet in 2020 vastgelegd, met als doel groei in Nederland mogelijk te maken en in goede banen te leiden. We streven naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk met betrouwbare reistijden van deur tot deur. Om deze ambities te verwezenlijken is voor het wegennetwerk gekozen voor een combinatie van bouwen, benutten en beprijsen. Op dit moment leven we in een wereld zonder prijsbeleid en zijn we derhalve nog aangewezen op bouwen en benutten, maar zodra het instrument beschikbaar komt, wordt de kilometerprijs uiteraard ook ingezet om het gewenste kwaliteitsniveau te halen. Onderzoek naar de effecten van prijsbeleid op deze 30 projecten is dan ook niet aan de orde.

Om de besluitvorming over de meest spoedeisende wegprojecten niet te belasten met deze onnodige onderzoekslast, is in het wetsvoorstel voorzien in de bepaling dat geen rekening gehouden zal worden met prijsbeleid bij deze projecten.

Naar onze mening geeft de Europese m.e.r.-richtlijn (Richtlijn 85/337/EEG) de lidstaten de bevoegdheid om een dergelijke bepaling omtrent de reikwijdte van de milieubeoordeling in de nationale wetgeving op te nemen. Art. 5 lid 1 van deze richtlijn bepaalt immers dat de lidstaten de nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de opdrachtgever van het project in passende vorm de in bijlage IV bedoelde informatie verstrekt, voor zover de lidstaten deze informatie van belang achten in een bepaald stadium van de vergunningprocedure en de lidstaten, onder meer op grond van de bestaande kennis en beoordelingsmethoden, menen dat

redelijkerwijs van een opdrachtgever mag worden verlangd dat hij die informatie verzamelt. De m.e.r.-richtlijn bepaalt dus niet het detailniveau waarop de milieu-effectbeoordeling moet plaatsvinden, maar laat dat aan de lidstaten.

Wij hebben het advies van Van der Feltz Advocaten met belangstelling gelezen maar delen de analyse en de conclusies van het advies niet. Het rapport van Van der Feltz Advocaten is gebaseerd op de (naar onze mening onjuiste) aanname dat prijsbeleid een als zodanig te onderzoeken alternatief betreft voor de 30 projecten waarop het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft. Op die aanname is het gehele advies gebouwd. Om die reden wordt in het advies ingegaan op de discussie of de m.e.r.-richtlijn verplicht tot het onderzoek van alternatieven en worden uitspraken gedaan over de toelaatbaarheid van categorische uitsluiting van alternatieven. Op basis van die aanname is ook tijdens het wetgevingsoverleg met de Tweede Kamer op 12 januari 2009 voornamelijk gesproken over alternatieven en de relatie tot Europese regelgeving.

Prijsbeleid is echter geen zelfstandig alternatief dat in verkenning of in planstudies vergeleken gaat worden met het referentie-alternatief of een bouwalternatief. Prijsbeleid is een invoergegeven van het verkeersmodel, dat gebruikt wordt om het autoverkeer te voorspellen over een aantal jaren. Rekening houden met prijsbeleid is van invloed op de berekende verkeerscijfers van alle alternatieven, omdat alle alternatieven gebruik maken van dezelfde verkeersgegevens. Lagere verkeerscijfers kunnen gevolgen hebben voor de te kiezen oplossing en de omvang van de mitigerende en compenserende maatregelen (denk daarbij aan de hoogte van het geluidsschermb, het aantal hogere waarden etc.).

Omdat prijsbeleid geen alternatief is in de zin van de m.e.r.-richtlijn hoeven wij ook niet te treden in de discussie of de m.e.r.-richtlijn dwingt tot het onderzoeken van alternatieven. Wij willen volstaan met een verwijzing naar hetgeen wij daaromtrent tijdens de behandeling van dit wetsvoorstel met leden van de Tweede Kamer naar voren hebben gebracht en met de constatering dat in de juridische literatuur over het algemeen wordt aangenomen dat de beschrijving van alternatieven en hun milieugevolgen EG-rechtelijk niet verplicht is. In het advies van Van der Feltz Advocaten wordt die literatuur ook aangehaald.

Ten aanzien van de overige vragen van de leden van de fracties van D66 en GroenLinks merken wij over de vraag of het verstandig is om beleid te voeren wanneer het zicht ontbreekt op de omvang en soort mobiliteit en de daaraan verbonden milieueffecten op dat het ons bij besluitvorming over de dertig bedoelde projecten geenszins ontbreekt aan zicht op de omvang, het soort mobiliteit en de daaraan verbonden milieueffecten. Het eventueel toevoegen van de factor prijsbeleid komt de inzichtelijkheid niet ten goede, omdat bij de aanstaande besluitvorming geen rekening kan worden gehouden met prijsbeleid: het ontbreekt ons immers aan een wettelijk instrumentarium om prijsmaatregelen ook daadwerkelijk te treffen om zo de met prijsbeleid berekende verkeerseffecten te mogen verwachten.

Wij sluiten niet uit dat bezwaarmakers in een beroepsprocedure tegen een of meer van de 30 projecten aan zullen voeren dat ten onrechte geen rekening is gehouden met prijsbeleid. Zoals gezegd delen wij de analyse en de visie van Van der Feltz Advocaten niet en verwachten ook daarom niet dat dergelijke beroepsgronden zullen leiden tot het niet kunnen nemen van de voorgenomen maatregelen. Bij de 30 projecten wordt geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

Raad van State

De leden van de fracties van de PvdA, SP, ChristenUnie, SGP, D66 en GroenLinks vragen waarom de Raad van State niet opnieuw om advies is gevraagd. De leden van de fractie van de SP vinden dat de beantwoording

aan de Tweede Kamer («hoge juristen bij het ministerie van justitie vonden het niet nodig») een onwenselijk precedent schept. De leden van de fracties van PvdA en D66 vragen of het niet verstandig is, gezien de mogelijke strijdigheid met de Europese richtlijnen, om alsnog een spoedadvies aan de Raad van State te vragen?

Hierboven is naar aanleiding van vragen van de leden van de fractie van GroenLinks ingegaan op de vraag waarom uiteindelijk gekozen is om zowel de Spoedwet wegverbreding als de Tracéwet te wijzigen. Belangrijke reden voor deze aanpassing van het wetsvoorstel was gelegen in het feit dat de spoedwetprocedure – met name ten aanzien van de parallel-schakeling met de vergunningverlening – eerder voor vertraging dan voor versnelling van lopende tracéwetprocedures zou zorgen. In de discussie met de Tweede Kamer is door ons meermalen gereageerd op de aanvankelijke brede wens om opnieuw naar de Raad van State te gaan om advies. In de nota naar aanleiding van het tweede nader verslag (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 17) is zeer uitgebreid ingegaan op de vergelijking met het oorspronkelijke wetsvoorstel zoals dat naar de Raad van State is geweest en dat in wezen veel verder ging dan het nu voorliggende wetsvoorstel door de toen nog opgenomen amvb-constructie om naast de 15 reeds overgehevelde tracéwetprojecten ook nog eens een in beginsel ongelimiteerd aantal projecten toe te kunnen voegen aan de Spoedwet wegverbreding.

Belangrijke reden om niet opnieuw naar de Raad van State te gaan om advies was erin gelegen, dat de wijziging technisch van aard was en geenszins ingrijpend. De discussie in de Tweede Kamer overziende, zijn wij in de mening gesterkt: de na ommekomst van het advies van de Raad van State doorgevoerde wijziging van de Tracéwet is zelfs minder ingrijpend dan de (mogelijke) gevolgen van het oorspronkelijk wetsvoorstel. Wij hebben naar aanleiding van vragen van verschillende Tweede Kamerfracties ook tal van voorbeelden van wetsvoorstellen genoemd, waarin na ommekomst van het advies van de Raad alsnog wijzigingen zijn doorgevoerd in andere wetten. Ook deze wetsvoorstellen zijn niet opnieuw aan de Raad van State toegezonden om advies. Verder hebben we ook aangegeven dat door de Raad geen woorden waren gewijd aan de reeds voorgestelde uitbreiding van het bereik van de Spoedwet wegverbreding en de mogelijkheden dat bereik zelfs bij algemene maatregel van bestuur verder uit te breiden. Zo ook werd door de Raad van State geen enkele opmerking gemaakt of de voorgestelde regelgeving wel van toepassing kon zijn op al die tracéwetprojecten, die naar hun aard en omvang toch geheel anders waren dan reeds in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding opgenomen benuttingsprojecten.

Zoals meermalen gezegd is de wetstechnische wijze, die voor de uitvoeringspraktijk beter mogelijk maakt dat de genoemde tracéwetprojecten, die alle deel uitmaken van de 30-lijst, ook, zonder de overstap naar de spoedwetprocedure, kunnen profiteren van de vereenvoudiging van de onderzoekslast geenszins ingrijpend te noemen. De ministerraad is, na ommekomst van het advies van de Raad van State, akkoord gegaan met rechtstreekse toezending van het aangepaste wetsvoorstel aan de Tweede Kamer. Het feit dat op ambtelijk niveau overleg heeft plaatsgevonden met het ministerie van Justitie is een uiting van zorgvuldigheid waarmee dergelijke beslissingen worden voorbereid. Er is derhalve geen reden om alsnog de Raad van State het gewijzigd wetsvoorstel om advies toe te zenden.

Is het juist, zo vragen de leden van de fracties van ChristenUnie en SGP, om vooruitlopend op de behandeling in de Eerste Kamer de werkzaamheden ten aanzien van de verbreding van de A4, die vanwege een uitspraak van de Raad van State waren stilgelegd, te hervatten?

Op 27 april 1998 is het tracébesluit A4, gedeelte Burgerveen–Leiden vastgesteld. Op 22 maart 1999 is het tracébesluit A4 ingetrokken, voor zover dat betrekking had op het gedeelte van de A4 ten zuiden van de Dwarswetering te Leiderdorp. Bij uitspraak van 6 september 1999 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is het tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden grotendeels onherroepelijk geworden en kon een aanvang met de werkzaamheden gemaakt worden.

Op 13 februari 2006 is het (ontbrekende) tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden 2006 vastgesteld dat op 25 juli 2007 door de Afdeling is vernietigd. Op 19 februari 2009 is het ontwerp-tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden 2009 ter inzage gelegd. Bij het ontwerpbesluit is uitgegaan van het onderhavig wetsvoorstel. Bij vaststelling van de wet, zal deze met terugwerkende kracht per 1 januari 2009 in werking treden. De bepaling inzake terugwerkende kracht maakte het mogelijk om reeds op 19 februari 2009 het ontwerp-tracébesluit (A4 Burgerveen–Leiden 2009) ter inzage te kunnen leggen. Eerst na vaststelling van het tracébesluit kunnen werkzaamheden verricht worden ter uitvoering van het tracébesluit (A4 Burgerveen–Leiden 2009).

Heeft, zo vragen de leden van de CDA-fractie het gesprek met de Raad van State inzake de bekorting van de rechterlijke termijn (12 maanden na ontvangst van het verweerschrift) op basis van artikel 6.22 Awb reeds plaatsgevonden.

Inmiddels heeft het gesprek met de Raad van State inzake de bekorting van de rechterlijke termijn plaatsgevonden. In de wetgevingsnota zal ingegaan worden op de mogelijkheden om de rechterlijke termijn te bekorten, waarbij niet alleen aandacht zal worden besteed aan de formele wijziging van artikel 25, eerste lid, van de Tracéwet maar ook aan de niet-wettelijke mogelijkheden om tot een snellere doorlooptijd te kunnen komen.

Voor de goede orde zij opgemerkt dat de bekorting van de rechterlijke termijn geen relatie heeft tot artikel 6:22 van de Awb. Het voorstel voor de Wet aanpassing bestuursprocesrecht, dat begin april toegezonden wordt aan de Tweede Kamer bevat een verruiming van artikel 6:22 van de Awb. Zo wordt het de rechter mogelijk gemaakt om niet alleen bij schending van vormvoorschriften, maar meer in het algemeen bij schending van geschreven of ongeschreven rechtsregel het besluit in stand te laten, mits blijkt dat belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten

De leden van de fractie van de PvdA vragen wanneer de uitwerking van het Actieplan beide Kamers van de Staten-Generaal zal worden gestuurd. De leden van de fractie van het CDA vragen naar de planning bij de voorgenomen inrichting van het «Elverding-huis» en welke rol daarbij is weggelegd voor de Eerste Kamer.

De uitvoering van de acties uit het Actieplan ligt op schema. In totaal is hiervoor twee jaar uitgetrokken. Daarbij ligt het accent in het eerste jaar op de ontwikkeling en toetsing van voorstellen. In de tweede fase verschuift het accent naar de uitwerking van de elementen van de nieuwe besluitvormingsarchitectuur in de staande projectenpraktijk. De voortgang van de acties uit het Actieplan zal inzichtelijk worden gemaakt. Beide kamers van de Staten-Generaal zullen nauw betrokken worden bij de structurele wijziging van de besluitvormingsprocedures.

Specifiek voor de structurele wijziging van de besluitvormingsprocedures brengt het kabinet een wetgevingsnota uit. In deze nota zijn de contouren van de structurele aanpassing van de Tracéwet opgenomen. De nota wordt zorgvuldig voorbereid en breed met betrokken overheden en belan-

genbehartigers besproken. De nota zal binnenkort in de ministerraad worden besproken, waarna deze naar de Tweede Kamer zal worden verzonden. Op basis van de reacties zal vervolgens een voorontwerp gemaakt worden, dat besproken zal worden met betrokken instanties, waarna het aangepaste wetsvoorstel de Raad van State om advies zal worden toegezonden. Naar verwachting kan in het najaar het wetsontwerp bij de Tweede Kamer worden ingediend. Behandeling in de Eerste Kamer is voorzien voor medio 2010.

De leden van de fractie van de SP vragen om een reactie op een door hen aangevoerde uitspraak van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten dat lange procedures en besluiteloosheid tot kwaliteitsverlies leiden, zowel voor de economie als voor de leefomgeving.

De Commissie geeft aan dat met lange procedures en besluiteloosheid de economie noch de leefomgeving is gediend. Langdurige procedures leiden tot uitstel van investeringen en daarmee tot grote financiële risico's voor marktpartijen en extra kosten. Vertraging in de uitvoering van infrastructuurprojecten raakt in algemene zin de kwaliteit van de economische ontwikkeling en de bereikbaarheid in Nederland. Lange procedures leveren niet per definitie verbetering op voor de milieukwaliteit in het algemeen en specifiek voor de belanghebbenden in de omgeving van een project.

Wij onderschrijven deze analyse van de Commissie. Economische ontwikkeling en milieukwaliteitsverbetering zijn gediend met procedures en besluiten van voldoende kwaliteit wat betreft inhoud, proces en maatschappelijk draagvlak. Alleen dan kunnen besluiten ook daadwerkelijk sneller worden genomen. Een overheid die belanghebbenden langdurig in onzekerheid laat verkeren over hun leefomgeving is ook geen betrouwbare en zorgvuldige overheid.

De leden van fractie van de SP vragen hoe de budgetzekerheid die er moet zijn bij de start van een wegverbredingsproject zich verhoudt tot de opleveringstoets die flinke financiële gevolgen kan hebben wanneer milieudoelen niet blijken te worden gehaald.

Het voorliggende wetsvoorstel heeft geen betrekking op de wettelijke verankering van de oplevertoets, die onderdeel uitmaakt van het wetsvoorstel voor de structurele wijziging van de besluitvormingsprocedure. In het kabinetsstandpunt is ten aanzien van de oplevertoets aangegeven dat op dat onderwerp nader ingegaan wordt in de wetgevingsnota. Bovendien wordt in het Actieplan Sneller en beter dat op 2 oktober 2008 aan de Tweede Kamer is toegezonden, ingegaan (hoofdstuk 7 onder de acties 18 en 19) op de wens om in de voorkeursbeslissing duidelijkheid te krijgen hoeveel geld beschikbaar is voor de gekozen oplossing inclusief de aanpassing. Inmiddels is het ministerie van VenW gestart met het daar aangekondigde onderzoek en de te ontwikkelen richtlijnen (actiepunt 18).

De leden van de SP-fractie vragen wat de in een kenniseconomie als de onze de voordelen zijn om «minder» en «sneller» te rekenen. Dezelfde leden vragen om voorbeelden van de schijnzekerheid omtrent milieunormen die blijkt te zijn opgeroepen door het verabsolteren van modelberekeningen, waarbij bandbreedtes worden genegeerd. Ten aanzien van «minder rekenen»: de doorlooptijd van planstudies wordt in belangrijke mate bepaald door het aantal alternatieven. Dit geldt ook (of misschien wel juist) in een kenniseconomie. Minder alternatieven betekent minder onderzoek en een kortere doorlooptijd. Minder rekenen verwijst ook naar het minder overdoen van onderzoeken, hetgeen de doorlooptijd ten goed komt.

Ten aanzien van «sneller rekenen»: complexe berekeningen kosten veel tijd en zijn kwetsbaar voor fouten. Bovendien zijn complexe berekeningen lang niet altijd nodig. Door waar dat mogelijk is gebruik te maken van eenvoudiger onderzoeksmethoden kan de effectbepaling niet alleen sneller maar ook zinvoller plaatsvinden. Onderzoek moet scherp gericht zijn op datgene wat voor de besluitvorming nodig is.

Voorbeeld van schijnzekerheid: het voorspellen van complexe systemen als het verkeer of de verspreiding van deeltjes of geluid door de lucht gebeurt met behulp van een heleboel aannames over de invloedsfactoren en het proces. De uitkomsten van de voorspelling zijn dan ook een indicatie, met een onzekerheidsmarge van soms tientallen procenten. Niettemin wordt zo'n uitkomst vaak toch als een puntwaarde gehanteerd bij vergelijking aan een norm. We moeten ons realiseren dat de werkelijke waarde toch nog boven de norm kan liggen, ook al ligt de berekende puntwaarde eronder. Omgekeerd bestaat de kans dat de werkelijke waarde onder de norm ligt bij een berekende waarde erboven. Het is een taak van het openbaar bestuur om dergelijke intrinsieke onzekerheden te onderkennen en er verstandig mee om te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben in het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten gelezen dat een tracébesluit een bestemmingsplan of een beheersverordening opzij kan zetten en vragen of de door de Commissie bepleite verbetering van de bestuurlijke cultuur wordt gerealiseerd door het vaker inzetten van doorzettingsmacht?

In paragraaf 5.4 van het advies van de Commissie wordt ingegaan op het karakter van het tracébesluit. Aldaar beschrijft de commissie de huidige stand van zaken. Sinds 2000 bevat artikel 15 van de Tracéwet een bepaling voor het geval tracébesluit en bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn. Artikel 15 is aangepast als gevolg van de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening, omdat toen ook de situatie zou kunnen ontstaan dat het tracébesluit niet met de beheersverordening in overeenstemming kon zijn. Nu is bepaald dat voor zover het tracébesluit en het bestemmingsplan of de beheersverordening niet met elkaar in overeenstemming zijn, het tracébesluit geldt als projectbesluit als bedoeld in artikel 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onderscheidenlijk als een besluit als bedoeld in artikel 3.42 van die wet. Het tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De constructie zorgt ervoor dat bouwaanvragen ter uitvoering van het tracébesluit rechtstreeks getoetst worden aan artikel 44 van de Woningwet. Deze vergunningen moeten dan worden verleend omdat het vastgestelde tracébesluit geldt als projectbesluit als bedoeld in artikel 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Deze constructie past naadloos in de uitgangspunten van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening: decentraal wat kan en centraal wat moet.

Doorzettingsmacht moet vooral gezien worden als een mogelijke vervolgstap op gemaakte afspraken. Wij hopen dat wij geen gebruik hoeven te maken van onze doorzettingsmacht, we willen de inzet daarvan echter niet uitsluiten om de effectiviteit van de bestuurlijke besluitvorming te kunnen garanderen, als een van de bestuurlijke partners zich niet houdt aan de gemaakte afspraken.

Luchtkwaliteit

De leden van de CDA-fractie vragen naar de effectiviteit van de Spoedwet wegverbreding, in hoeverre luchtkwaliteitsproblemen van invloed zijn geweest op de werking van deze wet en of met dit wetsvoorstel de effectiviteit van de spoedwet aanzienlijk wordt vergroot?

Bij brief van 6 juli 2006 (Kamerstukken II 2005/06, 30 646, nr. 1) is het evaluatierapport van de Spoedwet wegverbreding toegezonden aan de Tweede Kamer. In de brief van 25 oktober 2006 (30 646, nr. 2) is ingegaan op de conclusies van de onderzoekers. Uit het rapport volgt dat de wijze waarop de Spoedwet voorziet in de bespoediging en de vereenvoudiging van de procedures in de praktijk goed werkt en dat de besluitvorming efficiënt is. Onderzoekers concludeerden tevens dat het doel om tot 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen van 310 kilometer te realiseren niet gehaald kon worden. Volgens het evaluatierapport was in een groot aantal projecten de reden van de vertraging in de besluitvorming en de realisering echter niet gelegen in de spoedwet zelf, maar in problemen die voortvloeien uit de overige van toepassing zijnde wet- en regelgeving en dan vooral de luchtkwaliteitsregelgeving. Bij brief van 24 mei 2006 (Kamerstukken II 2005/06, 28 679, nr. 51) is de minister van Verkeer en Waterstaat ingegaan op de vertragingen als gevolg van de problematiek van de luchtkwaliteit. In het bijzonder betrof dit de interpretatie die de Raad van State in het project A2 Vught-Ekkersweijer heeft gegeven aan het toen geldende Besluit luchtkwaliteit 2001. Met de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is mogelijk gemaakt de koppeling aan grenswaarden op projectniveau te vervangen door de toetsing op programmaniveau. Het voorliggende wetsvoorstel bevat een tweetal maatregelen op het gebied van de luchtkwaliteit – de afbakening van het studiegebied en het anticiperen op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit – waarmee wij verwachten dat de nodige projecten reeds nu kunnen worden vlotgetrokken.

Dezelfde leden vragen op welke wijze de afbakening van het gebied waar ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verricht, aansluit bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de thans gehanteerde normen en waar er sprake is van afwijkingen? De leden van de fractie van de PvdA vragen of de opleveringstoets, zoals voorgesteld in het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten, ook bij de dertig genoemde projecten zal plaatsvinden en of, wanneer mocht blijken dat de milieunormen niet gehaald worden of tot ongewenste neveneffecten leiden in een verder weg liggende omgeving, alsnog extra maatregelen getroffen zullen worden. Zijn de milieueffecten rond de dertig projecten inderdaad beperkt en is het onderzoek daarnaar bij alle projecten al uitgevoerd?

De afbakening van het onderzoeksgebied is tot nu toe niet wettelijk geregeld en creëert in de praktijk een onduidelijkheid die met wetgeving kan worden weggewonnen. Het afbakenen van het gebied sluit aan bij het ontwerp van het NSL omdat de effecten buiten het in de wet afgebakende onderzoeksgebied meegenomen worden in het NSL. Dit betekent niet dat er geen oog is voor de effecten buiten het onderzoeksgebied. Die effecten worden immers weggewonnen door het maatregelenpakket dat in het NSL is opgenomen. Er is geen sprake van afwijkingen van de luchtkwaliteitsnormen waarmee wordt gerekend in het NSL. Immers zowel in het later dit jaar vast te stellen definitieve NSL, alsook in het nu vastgestelde ontwerp-NSL, wordt aangetoond dat de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) in 2011 respectievelijk 2015 worden bereikt. De oplevertoets is geen onderdeel van voorliggend wetsvoorstel. In de structurele wijziging van de Tracéwet, waarin wij voornemens zijn de oplevertoets wettelijk te verankeren, zal in het kader van het bijbehorend overgangsrecht ingegaan worden voor welke (lopende) projecten een oplevertoets zal worden uitgevoerd. De 30 genoemde projecten zijn wegverbredingen. In tegenstelling tot nieuwe doorsnijdingen zal de toename van milieueffecten bij een wegverbreding naar verhouding

beperkt zijn. Eerst in de besluitvorming van het concrete projecten kan de (beperkte) omvang van de milieueffecten precies worden bepaald.

Wat, zo vragen de leden van de CDA-fractie, zijn de gevolgen voor de uitvoering van dit wetsvoorstel indien de derogatie niet wordt verkregen en heeft de regering in dat geval een noodscenario achter de hand? De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de inhoud van het derogatieverzoek en de mogelijk extra te nemen maatregelen. De leden van de fractie van de PvdA vragen wie de verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van die nadere maatregelen, of de regering een aanwijzing kan geven aan een gemeente of provincie, wat de gevolgen zijn van het niet goedkeuren van het NSL en hoe het tijdschema er uitziet om te voorkomen dat een snelle start van de noodzakelijke projecten niet in gevaar komt.

De fijnstofnormen voor PM₁₀ zijn reeds van kracht sinds de oude richtlijn luchtkwaliteit en dienen per 2005 te worden gerespecteerd. Zoals bekend heeft Nederland daaraan tot op heden niet kunnen voldoen gelet op de lidstaatspecifieke omstandigheden en de in relatie tot het Europese bronbeleid ambitieus gestelde normen. Met het verkrijgen van derogatie zal de fijnstofnorm voor PM₁₀ naar verwachting gelden per 11 juni 2011. Als geen derogatie zou worden verkregen, blijft er sprake van een overtreding van de fijnstofnorm voor PM₁₀ en komt het bereiken van de datum voor de grenswaarde van NO₂ (2010) in het gedrang. Het treffen van zodanige extra maatregelen dat we tijdig aan alle grenswaarden voldoen is niet haalbaar gebleken, daarom is ook derogatie gevraagd. Voor projecten zou dit betekenen dat projectgebonden onderzoek nodig blijft en projectgebonden maatregelen genomen moeten worden, onder meer met gebruik van de huidige mogelijkheid tot projectsaldering. Het zonder meer niet verlenen van derogatie door de Europese Commissie wordt niet verwacht. Het is ook zeer onwaarschijnlijk, nu de nieuwe Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit juist in deze mogelijkheid tot het aanvragen en verkrijgen van derogatie voorziet. Dat het kabinet geen (integrale) weigering verwacht, is gebaseerd op de grote inspanning die is geleverd door alle betrokken bestuursorganen en de voortvarendheid van Nederland in vergelijking met de andere lidstaten. Mocht desondanks de Europese Commissie toch (gedeeltelijk) negatief beschikken, dan is vooral de motivering van die beschikking van belang. Die motivering geeft immers een aanwijzing voor eventuele vervolgstappen die Nederland kan of moet ondernemen om alsnog de vereiste derogatie te verkrijgen. Zodra derogatie op grond van het NSL is verkregen en het juridische regime van het NSL van kracht wordt (projecten zich kunnen baseren op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer), kan het zijn dat uit de monitoring van het NSL blijkt dat de inzet van extra maatregelen nodig is. Iedere regio, zo hebben wij eerder aangegeven, heeft eigen plannen en maatregelen achter de hand. Deze plannen zijn doorgerekend met de saneringstool en zijn voldoende effectief. Het huidige NSL bevat een gedegen afweging tussen de saneringsopgave waarvoor Nederland is gesteld en de maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden getroffen. Mocht uit de monitoring blijken dat meer maatregelen nodig zijn dan zullen die worden ingezet als blijkt dat dat mogelijk is. Om er voor te zorgen dat de maatregelen die in het NSL staan ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, geldt een wettelijke uitvoeringsplicht en kan de minister van VROM een aanwijzingsbevoegdheid inzetten. De implementatie van de derogatie is afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat strekt tot implementatie van de Europese richtlijn luchtkwaliteit van 20 mei 2008 (2008/50/EG) en de onderliggende algemene maatregelen van bestuur (Kamerstukken 31 589). Dat wetsvoorstel is op 19 februari 2009 aangenomen door de Tweede Kamer. Bij een voortvarende behandeling van het wetsvoorstel

door de Eerste Kamer is er voldoende ruimte om het NSL tijdig te kunnen vaststellen.

Het onderhavige wetsvoorstel anticipeert op het NSL en maakt besluitvorming – onder voorwaarden – mogelijk voorafgaande aan de definitieve vaststelling van het NSL. Voor deze projecten is het ontwerp NSL voldoende. Ten aanzien van de van toepassing zijnde voorwaarden zijn wij er vanuit gegaan dat het NSL binnen een jaar wordt vastgesteld.

Hoe, zo vragen de leden van de fractie van de VVD, verloopt de goedkeuring van het NSL. Zijn de houdbaarheidsperiode (twee jaar) en de overgangperiode (één jaar) voldoende effectief en hoe groot de kans is dat bij de projecten de 1% toenamenormen worden overschreden.

Nederland heeft begin juli 2008 voor zowel PM₁₀ als NO₂ bij de Europese Commissie een verzoek tot vrijstelling en uitstel van grenswaarden ingediend en dat onderbouwd met het NSL. Voor alle relevante zones en agglomeraties in ons land is voor PM₁₀ derogatie aangevraagd tot 11 juni 2011 en voor NO₂ tot 1 januari 2015. Het NSL is op ambtelijk niveau toegelicht. In het najaar zijn binnen de gestelde termijn vragen van de Europese Commissie beantwoord. Naar verwachting zal in april (na verloop van de termijn van 9 maanden die daarvoor geldt) derogatie worden verkregen. Het bevroren van de onderzoeksgegevens voor 2 jaar is nodig om te komen tot een stabiele besluitvorming. De ervaring leert dat zich in die periode geen zodanige wijzigingen voordoen dat aanpassing van gegevens nodig is, maar door wettelijk vast te leggen dat onderzoeksgegevens langer houdbaar zijn wordt op dit punt zekerheid geboden. Het (ontwerp-)tracébesluit loopt vooruit op het NSL en daarom moet aannemelijk worden gemaakt dat in het eerste jaar van ingebruikneming er bij de toename van concentraties geen overschrijding van 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van PM₁₀ of NO₂ plaatsvindt. Zodra het NSL van toepassing is, blijft individuele toetsing van het daarin opgenomen project aan de grenswaarden achterwege. Voor de projecten die in het ontwerp-NSL zijn opgenomen in de Bijlage «niet in betekenende mate» (NIBM) is de kans zeer klein dat in het eerste jaar na openstelling de 1% norm wordt overschreden. Voor projecten op de lijst «in betekenende mate» (IBM) is deze kans groter. Van de 30 Spoed-aanpakprojecten zijn er 8 projecten uit de IBM-lijst in het ontwerp-NSL opgenomen. Uit het luchtonderzoek zal blijken of de 1% norm wordt overschreden. Bij het eerste project waarvoor het luchtonderzoek is afgerond, de A4 Burgerveen Leiden 2009, blijkt dit niet het geval te zijn.

Hoe verhoudt, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks, het huidige wetsvoorstel zich ten opzichte van het Nederlandse verzoek tot derogatie en het feit dat Nederland zegt alles te doen om de Europese luchtkwaliteitseisen te halen?

De Wet versnelling besluitvorming wegprojecten heeft ten doel knelpunten aan te pakken, filebestrijding draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Er is geen relatie tussen dit wetsvoorstel en het verzoek om derogatie, zij het dat daar waar mogelijkheden worden geboden om te anticiperen op het NSL, ook dit wetsvoorstel uitgaat van de spoedige vaststelling van het NSL.

Dezelfde leden vragen hoe een wegaanpassing dat niet in strijd is met het [ontwerp-]NSL, definitief doorgang kan vinden, terwijl het NSL nog niet is vastgesteld en dat voorlopig ook niet te verwachten is?

Het ontwerp-NSL is een door het kabinet vastgesteld beleidsvoornemen, hetgeen wil zeggen dat het kabinet hier alleen op zwaarwegende gronden (zoals inspraak, overleg Staten-Generaal, derogatiebeschikking Europese

Commissie, belangrijke gewijzigde beleidsinzichten en updates) inhoudelijk wijziging in zal aanbrengen. Het NSL is een samenwerkingsprogramma, hetgeen inhoudt dat het net zozeer een programma is van decentrale overheden als van het Rijk. Ook dat noodzaakt tot terughoudendheid met (inhoudelijke) wijzigingen. Het bevat een uitgebreid pakket van maatregelen met een zeer gedegen berekening van effecten van maatregelen en projecten, op grond van de voorheen ook gehanteerde methoden van meten en rekenen. Dat het NSL, mogelijk in een aangepaste vorm naar aanleiding van de beschikking van de Europese Commissie, uiteindelijk zal worden vastgesteld en dat het laat zien op welke wijze Nederland in de toekomst zal gaan voldoen aan de Europees gestelde grenswaarden staat voor het kabinet buiten kijf. Het kabinet acht de huidige 30 projecten van dermate groot (nationaal) belang dat deze altijd deel uit zullen maken van een nationaal plan (het huidige plan dan wel een variant daarvan gelet op toekomstige ontwikkelingen zoals de beschikking van de Europese Commissie e.d.) waarmee wordt aangetoond op welk (reëel) tijdstip en op welke (reële) wijze aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan. Dat een vaststelling voorlopig niet te verwachten valt, wagen wij sterk te betwijfelen nu de urgentie op dat moment bij een ieder van de betrokken bestuurlijke partners aanwezig zal zijn. Bovendien verwachten wij dat die aanpassing – gelet op de gedegen onderbouwing van het derogatieverzoek (en daarmee het ontwerp-NSL) – hooguit op een select aantal punten kan zien.

Dezelfde leden vragen in hoeverre de voorgestelde versimpeling – zoals ten aanzien van de verkleining van het onderzoeksgebied en de bevroering van onderzoeksgegevens – van de voorgestelde rekenmethodiek nog leidt tot reële beelden van wat verwacht mag worden in de toekomst als gevolg van de voorgestelde projecten?

Het wetsvoorstel heeft niet een wijziging van methodiek tot gevolg, maar bakent het onderzoeksgebied af, waarbinnen de bestaande reken- en meetregels worden gevolgd. Binnen dat gebied is geen sprake van een ander reëel beeld dan zonder afbakening. Dat het reële beeld in het kader van een projectspecifiek luchtonderzoek voor buiten dat gebied niet in beeld wordt gebracht, is evident. Echter, die effecten komen aan bod in het nationale programma dat bestaat uit de effecten van deze projecten en van het totale pakket aan maatregelen.

Het bevroeren van de onderzoeksgegevens voor 2 jaar is nodig om te komen tot een stabiele besluitvorming en geenszins bedoeld om besluitvorming mogelijk te maken op basis van onjuiste gegevens. De ervaring leert immers dat zich in die periode van 2 jaar eigenlijk geen zodanige wijzigingen voordoen dat aanpassing van gegevens nodig is, maar door wettelijk vast te leggen dat onderzoeksgegevens langer houdbaar zijn wordt op dit punt zekerheid geboden.

Amendement 21 (Cramer/Roefs)

Kan, zo vragen de leden van de CDA-fractie, het amendement gelezen kan worden als een impliciete opname van een horizonbepaling in het wetsvoorstel.

De Tracéwet en de Spoedwet wegverbreding hebben reeds een horizonbepaling, die er op neer komt dat als binnen tien respectievelijk twee jaar (na het onherroepelijk worden van het besluit) geen aanvang met de uitvoering van het project is gemaakt, het tracé/wegaanpassingsbesluit van rechtswege komt te vervallen (artikel 18 Tracéwet en artikel 12 Spoedwet wegverbreding). Het amendement zien wij niet zozeer als een horizonbepaling. De Spoedwet wegverbreding heeft een tijdelijk karakter doordat zij betrekking heeft op een limitatief aantal projecten, genoemd in

de bijlage behorende bij die wet. Als de projecten zijn uitgevoerd is de wet uitgewerkt en kan zij worden ingetrokken. Ten aanzien van de regeling van de milieu-effectrapportage, zoals opgenomen in dit wetsvoorstel en door het amendement beperkt is tot de spoedwetprojecten en de in de bijlage bij de Tracéwet genoemde tracéwetprojecten is ook hier sprake van een op termijn niet meer van toepassing zijnde m.e.r.-regeling.

Vervoer

In welke mate, zo vragen de leden van de fractie van D66, zal de filedruk in de Randstad afnemen als gevolg van dit wetsvoorstel en welke modellen en berekeningen liggen hieraan ten grondslag? Hoe toekomstbestendig is de aanleg van deze projecten en zijn deze investeringen zo robuust dat Nederland daarmee weer dertig jaar vooruit kan?

De effecten van het totaalpakket aan projecten in het programma Spoed-aanpak zijn niet apart in kaart gebracht. Het is derhalve niet mogelijk de effecten op de filedruk van het gehele programma weer te geven. Overigens de filedruk wordt niet berekend, wel zogenaamde I/C-verhoudingen, snelheden en reistijden. De afzonderlijke projecten worden in het kader van de verschillende stappen in het planproces in specifieke analyses op hun effecten onderzocht. Bij dergelijke analyses worden de verkeerseffecten in kaart gebracht met het Nieuw Regionaal Modellsysteem (NRM) van Rijkswaterstaat. De projecten in de Spoedaanpak zijn op zich onvoldoende ter realisatie van de bereikbaarheidsdoelstellingen voor de komende 30 jaar. Het betreft hier immers een deelverzameling van het MIRT. Het is een eerste stap, een inhaalslag. Om de NoMo-ambities te halen is een heel pakket nodig, niet alleen van bouwen (zie MIRT), maar ook van én beprijzen én benutten én investeren in OV. De spoedaanpak is met name gericht op het verlichten van de problemen op de korte en middellange termijn door de trage procedures te versnellen.

Hoe, zo vervolgen de leden van de fractie van D66, is de verhouding tussen spoedinvesteringen en -procedures rond het asfalt en spoedinvesteringen en procedures rond het oplossen van openbaar vervoersknooppunten? Welke uitdagingen kent het openbaar vervoer en welke spoedprocedures zijn daarvoor nodig?

De aanpak voor het openbaar vervoer omvat investeringen in stads- en streekvervoer, in het spoor en in de knooppunten en de ketenmobiliteit. Het actieplan «Groei op het spoor» heeft met name betrekking op de knooppunten en de vervoersketen. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is gestart, waarbinnen vijf planstudies worden uitgevoerd voor vergroting van de spoorcapaciteit, waarvan maatregelen voor de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV-SAAL) op de korte termijn (2013/14) worden gerealiseerd. Daarnaast zijn het Actieprogramma regionaal OV en de uitvoering van maatregelen in het kader van de Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen gericht op het boeken van resultaat op de korte termijn. Waar het gaat om de procedurele kant is de verantwoordelijke voor de infrastructuur primair aan zet. In het geval van de hoofdspoorwegen is dat de minister van Verkeer en Waterstaat; voor de overige openbaar-vervoer-infrastructuur zijn dat de betreffende lokale en regionale overheden. De aanbevelingen uit het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten worden ook toegepast bij spoorprojecten. Overeenkomstig het advies van de Commissie en het kabinetsstandpunt is in eerste instantie gekozen voor wetgeving om de wegprojecten vlot te trekken, omdat daar de urgentie het grootst is. In de wetgevingsnota zal de voorgenomen structurele wijziging van de Tracéwet worden toegelicht. Aangezien de Tracéwet ziet op besluitvorming ten aanzien van aanleg en wijziging van zowel hoofdwegen als ook

landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen, zal in die wetgevingsnota ook aandacht besteed worden aan de eventuele wettelijke maatregelen ten behoeve van de snelle besluitvorming voor spoorprojecten. Spoor- en OV-projecten hebben afgelopen jaren minder dan wegenprojecten te maken gehad met procedurele vertragingen waardoor spoedprocedures vooralsnog niet nodig zijn. Daarnaast wordt onderzocht of en zo ja in welke mate, het advies op passende wijze kan worden doorvertaald naar niet-tracéwettelijke projecten. Voor zover spoorwegprojecten niet onder de Tracéwet vallen is daarmee het totale veld van spoorwegprojecten afgedekt.

De leden van de fractie van de SP vragen in hoeverre wegverbreding in het verleden heeft geleid tot toename van het wegverkeer? Is bijvoorbeeld de noodzaak tot verbreding van de A12 het gevolg van het doortrekken van de A30? Leidt het oplossen van het ene knelpunt niet automatisch tot het ontstaan van het volgende?

Met latente vraag wordt rekening gehouden door de wijze van modelleren van verkeersprognoses.

Het aantal reizigerskilometers per auto is gestegen van ca 5 mld in 1950 naar meer dan 140 mld nu. De aanleg en uitbreiding van het Nederlandse autosnelwegennet (gestart in 1937) zal hier zeker aan hebben bijgedragen. Uitbouw van dit net kan niet oneindig doorgaan. Ook beprijzen is noodzakelijk voor het blijvend functioneren van het netwerk. Wat betreft de relatie tussen het doortrekken van de A30 tot de verbreding van de A12, merken wij op dat die relatie onderzocht is in het wegaanpassingsbesluit van de A12. Het is inderdaad zo dat door de openstelling van de A30 het verkeer ten oosten van het knooppunt Maanderbroek sterk toegenomen is. Dit komt doordat het verkeer dat voorheen bij de aansluiting Oosterbeek de A12 verliet en via de N224 richting Barneveld reed (of omgekeerd), zijn route wijzigde. De nieuwe route loopt over de A12 tot Maanderbroek om daar het nieuwe deel van de A30 richting Barneveld te nemen.

Natuurbescherming

De leden van de fractie van de SP vragen naar het verschil tussen theoretische en echte bescherming, daar waar het gaat om natuur en milieu. Waar zit precies de bedoelde win-winsituatie en op welke wijze zal bij de verbreding van de wegen rekening worden gehouden met de bescherming van Natura 2000gebieden?

Met theoretische bescherming wordt bedoeld, zoals ook door Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten en de Commissie meten en berekenen luchtkwaliteit wordt geconcludeerd, de schijnzekerheid van berekeningen met een dermate groot detailniveau dat niet past bij de reële onzekerheid van de resultaten van onderzoeken naar milieugevolgen die voor een project in beeld worden gebracht.

Wanneer de rekencapaciteit niet meer wordt ingezet op deze gedetailleerde schijnzekerheden, is er meer aandacht beschikbaar voor de plaatsen waar echte milieugevolgen plaatsvinden.

Door de vereenvoudigingen in het wetsvoorstel zullen de procedures sneller doorlopen kunnen worden, waarbij de benodigde zorgvuldigheid in acht wordt genomen. De win-winsituatie betekent dat met zorgvuldigheid en snelheid, de belanghebbenden binnen beperkte tijd zekerheid krijgen over de ruimtelijke ingreep en de milieugevolgen in hun woonomgeving.

De intentie van het kabinet is om in lijn met het advies van de Commissie de onderzoekslast met behoud van zorgvuldigheid ook in relatie tot natuur te beperken. Op dit moment wordt ten departemente onderzocht hoe dit vorm kan krijgen.

Voor de lopende projecten wordt, zoals vereist door de Natuurbeschermingswet 1998, onderzocht wat de effecten zijn op Natura 2000 gebieden. Wanneer significante effecten niet kunnen worden uitgesloten wordt een passende beoordeling uitgevoerd, zoals omschreven in het wettelijk kader. De uitkomsten van deze passende beoordeling worden meegenomen in besluitvorming over het project.

Terugwerkende kracht

De leden van de fracties van de ChristenUnie en SGP vragen waarom ervoor gekozen is om de wet met terugwerkende kracht (tot 1 januari 2009) in werking te laten treden. Dit kan leiden tot een merkwaardige situatie dat een ontwerp-project besluit ter inzage wordt gelegd voordat het wetsvoorstel de eindstreep heeft gehaald.

Het is niet ongebruikelijk om te bepalen dat een wet met terugwerkende kracht in werking treedt. Ook het Besluit luchtkwaliteit 2005 trad met terugwerkende kracht in werking, zodat bij de besluitvorming voorafgaande aan de inwerkingtreding van de regelgeving reeds rekening kon worden gehouden met het nieuwe regime.

Met het uitdrukkelijk noemen van de datum van 1 januari 2009 wordt duidelijkheid gegeven voor de voorbereiding van besluitvorming. Die duidelijkheid is voor de uitvoeringspraktijk noodzakelijk.

Onderzoek

De leden van de fractie van de PvdA gaan er vanuit dat onderzoeksgegevens bij vaststelling van het ontwerp-besluit niet ouder mogen zijn dan twee jaar, dat het mogelijk is dat in de verkenningsfase nieuwe gegevens meegewogen kunnen worden, maar dat tussen het nemen van het voorkeurbesluit en de daadwerkelijke uitvoering van het project er geen ruimte is voor nadere afweging vanwege de overschrijding van de twee jaren termijn. Is er sprake van een zodanig zwaar beroep op het ontwikkelen van snelheid in het besluitvormingsproces dat extra aandacht daarvoor geboden is?

Het voorliggende wetsvoorstel heeft niet betrekking op de verkenningsfase en ook niet op de voorkeursbeslissing. Slechts wordt geregeld dat – onder voorwaarden – de gegevens die gebruikt zijn bij het ontwerpbesluit ook gebruikt kunnen worden bij het definitieve besluit. Het wetsvoorstel maakt het mogelijk om ook gegevens te gebruiken die ouder zijn dan twee jaar, zij het dat in een dergelijk geval gemotiveerd wordt ingegaan op de actualiteit van de «gedateerde» onderzoeksgegevens. In de structurele wijziging van de Tracéwet komt aan de orde of de gegevens die gebruikt worden in de verkenningsfase ook «bevroren» mogen worden ten behoeve van latere besluitvorming.

Op welke wijze wordt, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA, de meetmethode vooraf overlegd met belanghebbenden en vastgelegd, zodat voorkomen wordt dat opdrachtgevers en belanghebbenden tot verschillende uitkomsten bij het meten komen. Valt een dergelijke benadering niet onder het tijd nemen voor de verkenningsfase en het zorgvuldigheidsvereiste daarbij die de Commissie versnelling besluitvorming infrastructuurle projecten voorstelt?

Toe te passen meet (en reken-)methoden staan niet ter vrije keuze van partijen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd met betrekking tot het vaststellen van het kwaliteitsniveau door middel van meten en berekenen. In deze Regeling zijn voorschriften uit Europese richtlijnen geïmplementeerd. Op grond van deze Regeling moet

gebruik worden gemaakt van standaardrekenmethoden. Het gebruik van andere methoden behoeft de instemming van de minister van VROM. Ook bij de uitwerking van de aanbevelingen van Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten blijft gelden dat bij besluitvorming altijd uitgegaan moet worden van de methoden die in de Regeling zijn voorgeschreven.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en SGP vragen welke tijdswinst de vermindering van onderzoekslast zal opleveren.

Voor een aantal projecten kan de versnelling van de besluitvorming leiden tot een versnelling in realisatie van 3 tot 6 maanden. Dat zijn vooral eenvoudige projecten waar direct na besluitvorming met eenvoudige maatregelen de verbreding kan worden gerealiseerd. Voor complexere projecten betekent deze wetswijziging vooral dat de besluitvorming minder kwetsbaar wordt en minder afhankelijk van de houdbaarheid van onderzoeksgegevens, waardoor de besluitvorming kan versnellen. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage, de eerstvolgende verschijnt in het voorjaar, is een planning opgenomen, waarbij rekening gehouden is met de verwachte winst per project.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat dit wetsvoorstel betekent voor het praktische gebruik van allerlei verkeers- en effectenmodellen bij de voorbereiding van projecten? Is er niet meer uniformiteit en standaardisatie nodig? Zijn de effecten van de kilometerprijs op de verkeersintensiteiten betrouwbaar bekend en op welke kwaliteitscriteria zijn de capaciteitsuitbreidingen bij de dertig projecten gebaseerd?

Afgezien van het feit dat er na vaststelling van het ontwerp-tracébesluit geen nieuwe prognoses meer gemaakt zullen te worden (bevrozing gegevens), heeft dit voorstel geen gevolgen voor het praktische gebruik van verkeersmodellen.

Ongeacht de inhoud van dit wetsvoorstel wordt binnen VenW reeds in verregaande mate uniform en standaard gewerkt aan verkeersprognoses. Een verdere stap hierin wordt dit jaar bereikt door de oplevering van een nieuwe versie van het standaard gebruikte verkeersmodel (ontwikkeld in samenwerking met decentrale overheden). De nieuwe versie zal worden toegepast voor de nieuwe projecten. De effecten van de kilometerprijs op de verkeersintensiteiten kunnen op zich met dit model (zowel met de huidige als met de nieuwe versie) worden berekend. Uiteraard moet daarbij met aannames worden gewerkt die van invloed kunnen zijn op de betrouwbaarheid. Voor meer informatie willen wij graag verwijzen naar de brief, die wij in de toelichting op de nota van wijziging bij het wetsvoorstel (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 15H) hebben toegezegd en waarin nader wordt ingegaan op de wijze waarop de kilometerprijs wordt meegenomen in verkenningen en planstudies in het MIRT-programma.

De criteria voor de 30 projecten hebben betrekking op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Deze 30 projecten zijn het meest urgent vanwege de vitale positie in het totale netwerk. Door uitbreiding van de capaciteit op die plekken kan daar meer verkeer worden verwerkt en worden de reistijden en de files korter.

Uitvoering

De leden van de fractie van de VVD vragen hoe de regering uiteindelijk de juridische haalbaarheid beoordeelt, mede gelet op het aannemen van het amendement op Cramer/Roefs (nr. 21)? Deze leden vragen tevens welke precieze uitvoeringsplanning mogelijk wordt wanneer deze wet wordt aangenomen en welke actie ondernomen wordt wanneer een project onverhoopt wederom in procedures verzandt? Verder verzoeken

genoemde leden om nadere informatie over de voornemens om met vuistregels te werken, zo mogelijk met een voorbeeld.

Met de aanvaarding van het amendement is duidelijk geworden in welke gevallen wel en in welke gevallen de vereenvoudigde m.e.r.-procedure niet van toepassing is. Dat geeft duidelijkheid voor een ieder, zowel voor ons als ook belanghebbenden bij de besluitvorming. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage, de eerstvolgende verschijnt in het voorjaar, is een planning opgenomen, waarbij rekening gehouden is met de verwachte winst per project. Uiteraard kan met dit wetsvoorstel geen zekerheid geboden dat alle beroepen tegen de verschillende wegaanpassings- en tracébesluiten ongegrond zullen worden verklaard. Als een besluit toch naar het oordeel van de rechter kwalitatief onder de maat is, dan zal afhankelijk van de inhoud van de uitspraak van de rechter aangegeven worden op welke termijn de geconstateerde tekortkoming kan worden gerepareerd en of en zo ja welke gevolgen de hernieuwde besluitvorming zal hebben voor de uitvoeringsplanning.

In het Actieplan Sneller en beter is in actie 21 en 22 opgenomen dat wordt onderzocht op welke manier zinvol milieueffecten bepaald kunnen worden, met methoden die niet complexer zijn dan nodig en daar de besluitvorming op te baseren. Centraal in deze opgave staat het terugbrengen van de onderzoekslast tot zinvolle proporties.

Voor de aspecten verkeersprognoses, luchtkwaliteit, geluid en natuur wordt op dit moment door een werkgroep onderzocht op welke wijze dit vorm kan krijgen. In het voorjaar wordt vanuit deze werkgroep gerapporteerd. De resultaten van de werkgroep zullen vervolgens geïmplementeerd worden. Indien nodig zullen hiervoor wettelijke regelingen, zoals de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 worden aangepast.

Rapport Onderzoeksbureau CE Delft

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering of zij kan aangeven hoe de belangen van de gezondheid van mensen en milieu gewaarborgd zijn in het voorliggende wetsvoorstel, mede in het licht van het in opdracht van het Koninklijk Nederlands Vervoer gemaakte rapport van Onderzoeksbureau CE Delft.

De projecten die op grond van deze wetswijziging eerder in procedure worden gebracht staan in wederzijdse afhankelijkheid met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL zal het zo snel mogelijk bereiken van de gestelde grenswaarden op iedere relevante locatie bewerkstelligen. Daarmee is naar onze mening voldoende geborgd dat omwonenden te maken krijgen met een luchtkwaliteit die tenminste voldoet aan de Europese normen, zodat de gezondheidsbelangen voldoende aandacht krijgen. Met het onderhavige wetsvoorstel worden slechts voorzieningen getroffen waarmee de besluitvorming voor reeds voorgenomen en in voorbereiding zijnde projecten eenvoudiger en sneller kan plaats vinden, mede in anticipatie op vaststelling van het NSL, zoals hierboven reeds is toegelicht. Van het wetsvoorstel als zodanig gaan derhalve geen effecten uit op de gezondheid of het milieu. In het rapport van CE wordt dit ook onderkend.

Critical Support Team

De leden van de VVD-fractie vragen om informatie over het Critical Support Team en tot welke bevindingen dit team in dit geval is gekomen.

De naam Critical Support Team is inmiddels, mede op eigen verzoek van deze commissie, veranderd in «Adviescommissie versnelling en verbetering besluitvorming infrastructuur» (VVBI). Deze adviescommissie heeft,

binnen de kaders van kabinetsstandpunt, een adviserende en rapporterende taak aan de ministers. Inmiddels is de adviescommissie ingericht en heeft zij haar taken opgepakt. Het spreekt derhalve voor zich dat de adviescommissie over de structurele wijziging van de besluitvormingsprocedures om advies gevraagd zal worden.

Echter, de taak van de adviescommissie is nadrukkelijk voorafgaand aan besluitvorming door het kabinet. Het is niet de bedoeling dat de adviescommissie de rol van kabinet en politiek overneemt. Gezien het feit dat de regering al over het voorliggend wetsvoorstel had besloten, was een advies van de adviescommissie op dit wetsvoorstel – ook volgens de adviescommissie zelf – niet aan de orde.

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

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer