

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)

B

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 17 februari 2009

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het voorleggen van de volgende vragen.

Algemeen

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling en instemming kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij onderschrijven de noodzaak om snel tot uitvoering van besluiten te komen betreffende de verbreding en aanpassing van weginfrastructuur. Ook steunen zij de sterke vereenvoudiging van de opzet van de milieueffectrapportage (MER). Deze leden hebben na kennisname van het voorstel nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben niet alleen met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel, maar ook van de zeer uitgebreide en uitvoerige behandeling in de Tweede Kamer. De leden van de fractie van de PvdA menen dat door het aannemen van het amendement Cramer/Roefs (amendement 21) het wetsvoorstel meer voldoet aan het karakter van de spoedwet, zoals na onder andere uitvoerige behandeling in de Eerste Kamer vastgesteld in het jaar 2003, dan het na het advies van de Raad van State door de regering gewijzigd ingediende voorstel. Het amendement Cramer/Roefs is ingediend om te voorkomen dat de vereenvoudiging van de milieueffectrapportage (MER) op alle andere – bekende en nog toekomstige – projecten onder artikel 2, eerste lid onder b, van de Tracéwet van toepassing is.

De leden van de **VVD**-fractie kunnen het spoedig uitvoeren van allerlei urgente wegverbredingen van harte steunen. Veel van de betrokken projecten hadden al lang moeten worden uitgevoerd. Ook gelet op de economische malaise en de mogelijkheid om op deze manier veel overheidsbestedingen naar voren te halen. Maar deze leden willen wel een effectieve en ook verantwoorde en solide aanpak, die dus ook juridisch stand houdt. Inmiddels is de regering halverwege en dit project begint dus wel spoedeisend te worden, willen althans de dertig projecten in deze periode kunnen worden uitgevoerd.

¹ Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66) (voorzitter), Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vliegert-hart (SP) (vice-voorzitter) en Yildirim (Fractie-Yildirim).

De leden van de fractie van de **SP** hebben kennis genomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal vragen.

De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **SGP** zijn er altijd al voorstander van geweest dat projecten sneller ten uitvoer moeten worden gebracht. Zeker als het gaat om infrastructurele knelpunten. Het gaat er echter wel om dat dit op een zorgvuldige manier gebeurt.

De leden van de fractie van **D66** hebben met de nodige bedenkingen kennis genomen van het wetsvoorstel. Daarbij viel naast de inhoud het tempo op waarmee het kabinet dit voorstel wil behandelen. In beginsel zullen de leden van de fractie van D66 meewerken aan het hoog houden van het tempo, maar dit mag niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid. De onorthodoxe werkwijze van de regering mag niet keer op keer leiden tot vergaande uitholling van parlementaire rechten.

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben kennis genomen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel leidt bij deze leden tot de nodige vragen.

Samenhang wet- en regelgeving

Bij de leden van de fractie van het **CDA** leeft de vraag hoe dit wetsvoorstel zich verhoudt tot wetsvoorstel 31 546 (wijziging Tracéwet en Spoedwet en de Wet Ruimtelijke Ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedures), tot wetsvoorstel 31 589 (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en wetsvoorstel 31 755 (modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage). De regering maakt wel melding van deze wetsvoorstellen (zie Kamerstukken II, 31 721, nr. 11, p. 8), maar geeft geen inzicht in de samenhang, respectievelijk afstemming tussen deze wetswijzigingen. De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering op deze samenhang in te gaan met het oog op de consistentie en houdbaarheid van voorliggend wetsvoorstel.

In artikel 4, vierde lid wordt gesproken van het herstel van gebreken tijdens de periode dat de gegevens «bevroren» zijn. Het voorstel voorziet erin dat gebreken in deze periode door het bestuursorgaan kunnen worden hersteld. Kan de regering aangeven of en in welke mate er een verband is met het herstel van gebreken zoals voorzien in het thans bij de Tweede Kamer aanhangig wetsvoorstel 31 352 Wet bestuurlijke lus Awb (Kamerstukken II, 31 352)? Zien de leden van de CDA-fractie het goed dat in het hier aangegeven geval, het ontwerp-wegaanpassingsbesluit niet opnieuw dient te worden vastgesteld? Is regering bereid op deze samenhang nader in te gaan in de aangekondigde wetgevingsnota, zo vragen deze leden.

In de artikelen 4 en 15 wordt voorgesteld nadere regels te (laten) stellen door de regering ten aanzien van de methoden en uitgangspunten voor de beoordeling van de effecten van een wegaanpassingsbesluit. Het doel is om bij ministeriële regeling te voorzien in zogenaamde effectbepalingsmethoden. Deze leden constateren dat hierbij vaak sprake is van ruime marges, maar in dit geval is de vaststelling van de effectbepalingsmethoden rechtstreeks van invloed op het te nemen besluit (zoals de regering ook erkent, zie Kamerstukken II, 31 721, nr. 11, p. 17). Deze delegatiebepaling is bekritiseerd door de Raad van State. Kan de regering de overwegingen aangeven waarom zij ervoor heeft gekozen om de grondslag voor delegatie van regelgeving op deze wijze voor te stellen? Waarom is afgezien van opname van de aan deze regeling ten grondslag liggende uitgangspunten in de formele wet? Kan de regering bij haar antwoord tevens een verband leggen met andere wetgeving op dit terrein? In

hoeverre is hier sprake van consistente delegatie van regelgeving, zo vragen deze leden.

Bij nalezen van de behandeling van de Spoedwet in 2003 in de Eerste Kamer valt op dat toen reeds gesteld is door de toenmalige regering dat een uitbreiding van het aantal projecten niet voor de hand ligt en in de herziening van de Tracéwet voorzien zal worden in tijdwinst in besluitvormingsprocedures, zodat niet twee wetten naast elkaar hoeven te functioneren. Mogen de leden van de fractie van de **PvdA** er dan ook vanuit gaan dat de herziene spoedwet die nu voorligt overbodig zal zijn wanneer de Tracéwet onherroepelijk geworden is? Mogen de leden van de fractie van de PvdA er ook vanuit gaan dat tussen nu en de vaststelling van de Tracéwet geen nieuwe projecten middels ministeriele regeling opgevoerd zullen worden onder de spoedwet?

Bij de behandeling van de spoedwet in 2003 in de Eerste Kamer lag de nadruk zeer op de geluidhinderproblematiek. De Eerste Kamer heeft toen unaniem de motie Eversdijk (Kamerstuknummer 28 679, nr. 128g) aangenomen, waarin gevraagd wordt om parallel aan de opstelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor het treffen van geluidmaatregelen op te stellen en daarvoor maximaal een tijdpad van vijf jaar te nemen. Kan de regering aangeven of de in deze motie voorgestelde maatregelen ook toegepast zullen worden op de dertig projecten die limitatief opgesomd onder deze wet vallen?

De leden van de fractie van de **VVD** vragen of de regering een overzicht kan geven van de vele andere wetswijzigingen om procedures te versnellen. Hoe ziet dit programma er uit? En wanneer zal wat worden ingevoerd? En hoe past de Initiatiefwet 31 352 Wet bestuurlijke lus Awb in dit geheel? Al met al ontstaat er een gefragmenteerd beeld van de wetgeving. Is er niet een integrale spoedeisende aanpak gewenst en mogelijk? Kunnen dan bijvoorbeeld ook spoorprojecten worden geholpen, zie de recente wens van Prorail.

De 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?

De leden van de fractie van **D66** zijn verheugd met het amendement Cramer/Roefs (nr. 21) met betrekking tot het inperken van het aantal projecten. De spoedwet is primair bedoeld voor dertig projecten uit de spoedaanpak wegen. Hoe denkt de regering de spoedwet te gaan evalueren? Acht de regering deze spoedwet in beginsel ook geschikt voor andere projecten?

De leden van de fractie van **GroenLinks** stellen dat bij het voorliggende wetsvoorstel het gaat om de wijziging van een tweetal wetten: de zogenaamde Spoedwet en de Tracéwet. Bij de wijziging speelt het advies van de commissie Elverding een belangrijke rol. Dit advies had echter slechts betrekking op vereenvoudiging van het spoedwettraject. Kan de regering aangeven waarom de voorgestelde wijzigingen voor de spoedwet ook van toepassing zouden moeten zijn op de tracéwet?

MER

De leden van de fractie van het **CDA** stellen dat het voorstel beoogt versnelling aan te brengen in de besluitvorming rond een limitatief aantal wegprojecten. Onderdeel van deze aanpak is vereenvoudiging van de onderzoekslast in het kader van de MER. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State heeft de regering de bevrozing van onderzoeks-

gegevens gemaximeerd op twee jaar (artikel 4, vierde lid). Deze leden kunnen instemmen met deze belangrijke wijziging.

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben het toch goed begrepen dat de open formulering dat bewindspersonen zelf in bepaalde gevallen aanvullende waarborgen kunnen stellen boven de minimumeisen in het wetsvoorstel en toch advies kunnen vragen aan de Commissie MER, van nadere invulling voorzien is met de toezegging van de regering in de brief van 8 december dat bij alle projecten die langs stedelijke gebieden en langs Natura 2000 gebieden lopen, om advies gevraagd zal worden. Als dat juist is, graag een bevestiging daarvan, dan lijkt dat een helder en weinig vrijblijvend toetsingskader.

De leden van de fractie van **D66** vragen de regering nog eens overzichtelijk de verschillen presenteren tussen de «vereenvoudigde» MER en de normale procedure? Kan daarbij ook een indicatie van de tijdswinst enerzijds en anderzijds de vermindering van rechtsbescherming en mogelijkheden van inspraak worden aangegeven? Wat is de opvatting van de commissie voor de MER hierover?

Deze leden zijn geschokt door de keuze van de regering om uit te sluiten dat de dertig projecten niet worden doorberekend op effecten van kilometerbeprijzing. Dit komt als zeer onverstandig over. Kan de regering een overzicht geven van de argumenten voor- en tegen? Is er ook een juridische risicoanalyse gemaakt van de mogelijke strijdigheid hiervan met de Europese richtlijnen voor de milieueffectrapportages? Wat zijn de opvattingen van het ministerie van VROM hierover? Is er wel een verstandig beleid te voeren wanneer het zicht ontbreekt op de omvang en soort mobiliteit en de daaraan verbonden milieueffecten?

De MER-procedure wordt in het kader van de tracéwet verregaand ontmanteld: 1) Rekenmethodes worden verslechterd; 2) Er is geen startnotitie meer vereist; 3) Geen meest milieuvriendelijk alternatief is meer vereist; 4) Er bestaat geen verplichting meer voor een advies van de commissie-MER, dat wordt aan de betrokken bewindspersoon overgelaten; 5) De MER-evaluatie wordt afgeschaft. De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of de regering kan aangeven hoe, ondanks deze vergaande versobering van de MER-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?

Hoe verhoudt zich het verbod van kilometerbeprijzing met de bepalingen van de Europese richtlijnen met betrekking tot de milieueffectrapportage en de strategische beoordeling? Kan de regering in dit kader aangeven hoe zij de conclusie van het advocatenkantoor Van der Feltz beoordeelt dat een dergelijk verbod in strijd is met de direct werkende bepalingen uit de Europese richtlijnen met betrekking tot de milieueffectenrapportage en de strategische milieubeoordeling?

Deelt de regering de opvatting van de leden van de GroenLinks fractie dat indien de in de vorige vraag aangehaalde beoordeling van Van der Feltz juist is, dat dit bij eventuele bezwaren bij de voorgenomen maatregelen zou leiden tot het in gelijk stellen van bezwaarmakers? Is de regering niet van mening dat zij met de doorhaar voorgestane weg van een gevoeligheidsanalyse van wat een heffing zou betekenen, nadat een extra rijstrook er al ligt, in veel opzichten een risicovolle weg inslaat?

Raad van State

De commissie Elverding stelt dat het vaak ontbreekt aan het nemen van tijd voor een zorgvuldige afweging van belangen en adequaat analyseren van de voetangels en klemmen vooraf in de verkenningsfase. Zou er, zo vragen de leden van de fractie van de **PvdA** een vergelijking met de totstandkoming van wetgeving te trekken zijn? De leden van de fractie van de PvdA hebben in dat licht gezien met verwondering kennis genomen van de discussie tussen regering en bijna alle woordvoerders in de Tweede Kamer over het al dan niet opnieuw advies vragen aan de Raad van State over de wijzigingen in het wetsvoorstel nadat de Raad van State op de oorspronkelijke wetswijziging advies uitgebracht had. De leden van de fractie van de PvdA vroegen zich af of dit niet een voorbeeld is van de door commissie Elverding beoogde noodzakelijke ambtelijke en bestuurlijke cultuurverandering.

De argumentatie van de regering was dat de wijzigingen niet ingrijpend waren en een nader advies te veel tijd zou vragen. De Tweede Kamer deelde die opvatting niet en er ontstond een wekenlange strijd, die veel tijd en ergernis gekost heeft. Als de regering nu terugkijkt op de gang van zaken zou een nader advies van de Raad van State om twee redenen dan toch niet voor de hand gelegen hebben? De eerste reden is waarom bij een verschil in beoordeling tussen Tweede Kamer en de regering over het begrip «ingrijpende wijziging» niet het zekere voor het onzekere nemen en de wens van de Tweede Kamer volgen? De tweede reden is dat er een interpretatieverschil tussen de juridische adviseurs van de minister en juridische deskundigen daarbuiten (onder andere van «Van der Feltz advocaten») bestaat over de vraag of het volgens Europese MER regelgeving juridisch gerechtvaardigd is om categorisch de kilometerbeprijzing niet bij de afweging van de projecten te betrekken. Zou het niet juist verstandig en zorgvuldig geweest zijn om tijd in te ruimen in het wetgevingsproces om dergelijke meningsverschillen te bediscussiëren en van advies laten voorzien van in dit geval het hoogste rechtsadviesorgaan van de regering? En waarom dat advies niet alsnog ingewonnen nadat duidelijk werd dat noch de Tweede Kamer, noch de Eerste Kamer het voorliggende wetsvoorstel voor 1 januari 2009 afgerond zou hebben?

Ook de leden van de fractie van de **SP** vragen waarom de wijziging van de Tracéwet niet is voorgelegd aan de Raad van State? De beantwoording aan de Tweede Kamer («hoge juristen bij het ministerie van justitie vonden het niet nodig») scheidt in de ogen van de leden van de SP-fractie een onwenselijk precedent.

De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **SGP** willen tevens graag een onderbouwing van de regering waarom nu de Raad van State niet om advies is gevraagd met betrekking tot de in het wetsvoorstel opgenomen wijziging van de Tracéwet. Op dit moment wordt er gewerkt aan de verbreding van de A4. Vanwege een uitspraak van de Raad van State was het werk stilgelegd. Is het juist, zo vragen deze leden om vooruitlopend op de behandeling in de Eerste Kamer de werkzaamheden daar te hervatten?

Omdat de wet in strijd lijkt met het Europees recht zou haastige spoed wel eens heel onverstandig kunnen zijn stellen de leden van de fractie van **D66**. Zou het vanuit dit perspectief niet verstandig zijn om alsnog een spoedadvies aan de Raad van State te vragen? Is het niet verstandig alle juridische waarborgen aan de voorkant van procedures zeker te stellen in plaats van achteraf je neus te stoten?

De leden van de fractie van **GroenLinks** verzoeken de regering ook om aan te geven waarom over de voorgestelde wijzigingen in de tracéwet geen advies is gevraagd aan de Raad van State.

De leden van de **CDA**-fractie vragen de regering aan te geven of 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 heeft plaatsgevonden. Zo ja, kan de regering de Kamer(s) over de uitkomsten informeren?

Commissie Elverding

«Juist als je haast hebt, moet je tijd nemen» stelt de heer Elverding, voorzitter van de commissie die het advies «sneller en beter» heeft uitgebracht in een interview in het opinieblad «Forum». De leden van de fractie van de **PvdA** menen dat die uitspraak en het advies de duidelijke boodschap vertolkt dat zorgvuldigheid in de verkenningfase van projecten van essentieel belang is voor versnelling van de besluitvorming en de uitvoering van projecten daarna. De regering heeft het advies van de commissie Elverding omarmd en een actieplan voor de uitvoering opgesteld waarvan de uitwerking nog dit jaar beide Kamers van de Staten-Generaal zal bereiken, zo wordt gesteld. Wordt dat tijdschema gehaald?

De leden van de fractie van het **CDA** verzoeken de regering de Kamer te informeren over de voorgenomen inrichting van het «Elverding-huis». Onderhavig wetsvoorstel is daarvan slechts een onderdeel. Welke tijdsplanning staat de regering voor ogen en welke rol ziet zij daarbij weggelegd voor de Eerste Kamer, zo vragen deze leden.

De commissie Elverding merkt op: «Het kabinet wil de traagheid doorbreken waarmee in Nederland besluiten worden genomen over grote infrastructurele werken. De commissie is met het kabinet van mening dat versnelling van de besluitvorming een urgent maatschappelijk vraagstuk is. Lange procedures en besluiteloosheid leiden immers tot kwaliteitsverlies, zowel voor de economie als voor de leefomgeving». De leden van de fractie van de **SP** vragen de regering aan te geven wat de hier gesuggereerde relatie is tussen de duur van een procedure en het verlies aan kwaliteit?

De commissie Elverding adviseert ook dat er budgetzekerheid dient te zijn bij de start van een wegverbredingsproject. Tegelijkertijd wordt echter een opleveringstoets gesuggereerd die flinke financiële gevolgen kan hebben wanneer milieudoelen niet blijken te worden gehaald. Hoe ziet de regering dit vragen de leden van de SP-fractie.

In de kabinetsreactie op het rapport van de commissie Elverding (Kamerstuk 29 385, nr. 19) zegt de regering in te zetten op minder onderzoeksactiviteiten «door uit te gaan van het voorkeursalternatief (minder rekenen) en eenvoudiger onderzoek (sneller rekenen)». De leden van de SP-fractie zien graag de passages tussen haakjes verder uitgelegd, aangezien zij niet begrijpen wat, in een kenniseconomie als de onze, hiervan de voordelen zijn. Verder (uit hetzelfde kamerstuk) zien de leden van de SP-fractie graag wat voorbeelden van de schijnzekerheid omtrent milieunormen die blijkt te zijn opgeroepen door het verabsoluteren van modelberekeningen, waarbij bandbreedtes worden genegeerd.

De commissie Elverding stimuleert het gebruik van doorzettingsmacht op hogere bestuurlijke niveaus. Zo valt te lezen: «Het tracébesluit geldt als projectbesluit – feitelijk een «tracévergunning» – in de zin van de nieuwe Wro. Dat houdt in dat het tracébesluit het bestemmingsplan of de

beheersverordening opzij zet». Dit is in de ogen van de leden van de SP-fractie nogal wat, aangezien de beheersverordening een gloednieuwe figuur in de Wro is, die hiermee in één klap buiten werking kan worden gesteld. Denkt de regering dat de door de commissie bepleite verbetering van de bestuurlijke cultuur wordt gerealiseerd door het vaker inzetten van doorzettingsmacht?

Luchtkwaliteit

Het wetsvoorstel steunt mede op de te verkrijgen derogatie van de Europese Commissie inzake de te halen luchtkwaliteitsnormen in 2011. De vraag doet zich voor wat de gevolgen zijn voor de uitvoering van dit wetsvoorstel indien de derogatie niet zal worden verkregen. Heeft de regering, zo vragen de leden van de **CDA**-fractie, in het (onvoorziene) geval een noodscenario achter de hand?

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de regering inzicht kan geven in de effectiviteit van de spoedwet die in 2003 is ingevoerd? Zijn de luchtkwaliteitsproblemen van invloed geweest op de werking van deze wet, zo vragen deze leden zich af. Is de regering van mening dat met dit voorstel de effectiviteit van de spoedwet aanzienlijk wordt vergroot?

In het vijfde lid van artikel 4 wordt gesproken over het afbakenen van het gebied waar ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit het luchtkwaliteitonderzoek wordt verricht. Kan de regering aangeven op welke wijze dit voorstel aansluit bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de thans gehanteerde normen en waar er sprake is van afwijkingen?

Het komt de leden van de fractie van de **PvdA** als logisch voor dat de in de wet vastgelegde beperking over de omvang van het gebied waar de effecten van luchtkwaliteit gemeten moeten worden beperkt wordt. Maar deze leden gaan er wel van uit dat de opleveringstoets zoals voorgesteld in het advies van de commissie Elverding – cq de toets een jaar na oplevering van het project om vast te stellen of aan milieunormen ook in de praktijk voldaan is – ook bij de dertig projecten die in deze wet genoemd worden plaats zal vinden. En 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. Hoe kunnen deze leden weten dat de milieueffecten rond de dertig projecten beperkt zullen zijn, zoals de regering eerder in het wetgevingsoverleg meldde. Is het onderzoek daarnaar bij alle projecten al uitgevoerd? Graag nadere informatie op dit punt.

De regering antwoordde bij de behandeling in de Tweede Kamer op vragen van de ChristenUnie naar aanleiding van bovengenoemd punt dat zij er alle vertrouwen in heeft dat Europa het derogatie verzoek van Nederland voor de luchtkwaliteit zal honoreren. Is het juist dat het verzoek behelst dat de fijnstofnormen pas in 2012 van kracht worden? Mocht dit derogatieverzoek onverhoopt niet tot stand komen en mocht blijken dat een aantal projecten dan alsnog niet aan de norm voldoen dan zullen er extra maatregelen genomen moeten worden, zo stelt de regering. Maar op de aard van die te treffen maatregelen gaat zij ondanks verzoek vanuit de Tweede Kamer, niet nader in. Het komt de leden van de fractie van de PvdA voor dat de door de commissie Elverding bepleitte zorgvuldigheid in het voorbereidingsperiodes zou vereisen dat niet zozeer nader ingegaan wordt op concretisering van alle nader te treffen maatregelen, maar wel antwoord gegeven wordt op de vraag wie de verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van die nadere maatregelen. De regering geeft op vragen in de Tweede Kamer aan dat iedere regio eigen plannen en eigen

maatregelen en extra maatregelen achter de hand heeft. Zijn dat plannen die op houdbaarheid en uitvoerbaarheid getoetst zijn en welke instrumenten heeft de regering wanneer de provincie/gemeente de extra maatregelen niet weet uit te voeren. Heeft de regering dan een aanwijzingsbevoegdheid achter de hand?

Hebben deze leden de behandeling in de Tweede Kamer zo begrepen dat als de Eerste Kamer de spoedwet nu goedkeurt maar mocht het NSL, waar deze projecten inzitten, niet goedgekeurd worden, dat dan de afzonderlijke beoordeling per project in werking treedt? En hebben deze leden het goed begrepen dat dat betekent dat het NSL uiterlijk eind 2009 onherroepelijk moet zijn en dat daarom voor de zomer van 2009 de parlementaire behandeling plaatsgevonden moet hebben? Kan de regering aangeven hoe het tijdschema er precies uitziet, zodat een snelle start van de noodzakelijke projecten niet in gevaar komt.

De leden van de fractie van de **VVD** willen weten hoe de goedkeuring van het NSL door de Europese Commissie verloopt. En is de houdbaarheidsperiode van twee jaar en de overgangperiode van één jaar wel voldoende effectief?

Kan de regering aangeven hoe groot de kans is bij de projecten om de 1% toenamenormen bij de luchtkwaliteit te overschrijden? De leden van de fractie van de VVD vragen hierbij enkele voorbeelden te geven.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of de regering kan aangeven hoe de consequentie van deze wet, namelijk meer autoverkeer (en dus meer luchtvervuiling dan nodig en meer CO₂) dan wel een vertraging in het tempo van verbetering bijdragen aan haar ten opzichte van Europa ingenomen stelling dat Nederland alles doet om de Europese eisen aan de luchtkwaliteit te halen? Deze leden vragen ook hoe het huidige wetsvoorstel zich verhoudt ten opzichte van het Nederlandse verzoek tot derogatie, in rond Nederlands uitstel, van de Europese normen voor luchtkwaliteit?

Hoe verhoudt zich het feit dat het wetsvoorstel bepaalt dat een wegaanpassing definitief doorgang kan vinden, wanneer het niet in strijd is met het NSL, terwijl het NSL nog niet is vastgesteld en dat gezien de juridische complexiteit en het speculatieve karakter – in de behandeling in de senaat sprak de fractie van GroenLinks over een piramidespel – dat ook voorlopig niet te verwachten is?

In hoeverre leidt de voorgestelde versimpeling van de voorgestelde rekenmethodiek nog tot reële beelden van wat verwacht mag worden in de toekomst als gevolg van de voorgestelde projecten? De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering daarbij in het bijzonder in te gaan op een aantal specifieke situaties, namelijk:

- a) de verkleining van het gebied waar luchtkwaliteitonderzoek wordt gedaan en
- b) het feit dat gegevens die ten grondslag liggen aan een ontwerpbesluit twee jaar geldig blijven, ongeacht nieuwe inzichten.

Amendement 21 (Cramer/Roefs)

Het door de Tweede Kamer aangenomen amendement op stuk nr. 21 kan op instemming rekenen van de leden van de **CDA**-fractie. Het amendement beperkt de reikwijdte van het voorstel tot de in de bijlage van het voorstel opgenomen projecten. Met deze amendering is het voorstel beperkt tot de noodzakelijke ingrepen en lijkt een tijdhorizon voor de uitvoering van deze wet in beeld te komen. Tevens voorkomt het amendement onnodige juridische complicaties. Deze leden lezen dit amendement

als een impliciete opname van een horizonbepaling in het wetsvoorstel. Zij juichen dat toe. Onderschrijft de regering deze opvatting?

Vervoer

Kan de regering, zo vragen de leden van de fractie van **D66** nog eens aangegeven in welke mate de filedruk in de Randstad zal afnemen als gevolg van dit wetsvoorstel? Welke modellen en berekeningen liggen hieraan ten grondslag? Wil de regering ook beredeneren hoe toekomstbestendig de aanleg van deze projecten is. Zijn deze investeringen zo robuust dat Nederland daarmee weer dertig jaar vooruit kan?

Hoe is de verhouding tussen spoedinvesteringen en -procedures rond het asfalt en spoedinvesteringen en -procedures rond het oplossen van openbaar vervoersknooppunten? Kan de regering hier eens een overzicht van geven welke uitdagingen het openbaar vervoer kent en welke spoedprocedures dáár nodig zijn?

Kan de regering aangeven, zo vragen de leden van de fractie van de **SP** 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?

Natuurbescherming

In het debat in de Tweede Kamer merkte de regering op dat snelheid aan zorgvuldigheid diende te worden gekoppeld. Hierbij zei de minister: «Geen theoretische bescherming op het vlak van natuur en milieu, maar echte bescherming in de praktijk. Dus een echte win-win situatie». De leden van de fractie van de **SP** vragen of deze uitspraken verduidelijkt kunnen worden, met name het verschil tussen theoretische en echte bescherming? En waar zit precies de win-win situatie?

Delen van de A1 en de A12 lopen door streken die door de regering zijn aangemeld of aangewezen als Natura-2000 gebied. Verbreding van wegen zal hier ongetwijfeld leiden tot significante verstoring van het natuurgebied, hetgeen strijdig is met de Natuurbeschermingswet. In de kabinetsreactie op het rapport van de commissie Elverding (Kamerstuknummer 29 385, nr. 19) is te lezen dat hiernaar zal worden «gekeken». Hoe denkt de regering dit varkentje te gaan wassen?

Terugwerkende kracht

In het wetsvoorstel is de bepaling opgenomen met betrekking tot de inwerkingtreding van de wet. Deze werkt terug tot 1 januari 2009. Dit kan leiden tot een merkwaardige situatie dat een ontwerp-project besluit ter inzage wordt gelegd voordat het wetsvoorstel de eindstreep heeft gehaald. De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **SGP** vragen de regering waarom hiervoor is gekozen. Vervolgens verzoeken deze leden de regering om een goede motivering waarom is gekozen voor wetgeving met terugwerkende kracht.

Onderzoek

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben de indruk dat de in artikel 2, lid c verankerde vaststelling dat onderzoekgegevens bij de vaststelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit niet ouder mogen zijn dan twee jaar, het mogelijk maakt dat in de verkenningsfase nieuwe gegevens meegewogen kunnen worden, maar dat tussen het nemen van het

voorkeurbesluit en de daadwerkelijke uitvoering van het project geen tijd meer ingeruimd kan worden voor welke afweging dan ook, anders wordt de twee jaar termijn alsnog overschreden. Als deze leden het uit de wet en de toelichting daarop goed begrijpen dan gaat het moment van twee jaar in na definitieve oplevering van het onderzoeksrapport. Als dat een juiste interpretatie is van de termijn van twee jaren, zoals in de wet vastgelegd, dan doet dat een zodanig zwaar beroep op het ontwikkelen van snelheid in het besluitvormingsproces dat extra aandacht daarvoor geboden is. Op welke wijze denkt de regering aan dat punt aandacht te besteden?

Daarnaast zijn de leden van de fractie van de PvdA geïnteresseerd in de vraag op welke wijze de meetmethode vooraf overlegd wordt met belanghebbenden en vervolgens vastgelegd wordt, zodat voorkomen wordt dat opdrachtgevers en belanghebbenden tot verschillende uitkomsten bij het meten komen, zoals onlangs in de gemeente Utrecht leek plaats te vinden. Als daarover niet vooraf overeenstemming komt kan de situatie ontstaan dat de beroepsrechter na vaststelling van het plan een bezwaar met een deskundig rapport krijgt waarbij niet uitgesloten is dat de belanghebbenden het recht aan hun kant krijgen. Valt zo'n benadering ook niet onder het tijd nemen voor de verkenningsfase en het zorgvuldigheidsvereiste daarbij die de commissie Elverding voorstelt?

De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **SGP** stellen dat het wetsvoorstel tot doel heeft tot snellere besluitvorming te komen. Getracht wordt de onderzoekslast te verminderen. Kan de regering aangeven wat dit voor tijdwinst oplevert?

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? En voor wat betreft de effecten van de kilometerprijs: zijn de effecten hiervan op de verkeersintensiteiten betrouwbaar bekend? En overigens op welke kwaliteitscriteria zijn de capaciteitsuitbreidingen bij de dertig projecten gebaseerd (afwikkelingskwaliteit, intensiteit-capaciteit verhouding, gemiddelde reissnelheid, filekans etc.)?

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? Wat gaat de regering doen wanneer een project onverhoopt wederom in procedures verzandt? Kan de regering nadere informatie verschaffen over de voornemens om met vuistregels te werken, is daarvan een voorbeeld te geven?

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.

Critical Support Team

In de stukken wordt gesproken over een zogeheten «Critical Support Team». De leden van de **VVD**-fractie vragen de regering meer informatie te verschaffen over dit team, en tot welke bevindingen is dit team in dit geval gekomen?

De voorzitter van de commissie,
Schouw

De griffier van de commissie,
Hester Menninga