

Vergaderjaar 2011–2012

32 377

Wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 28 oktober 2011

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag dat de vaste commissie voor infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Ik dank de onderscheidene fracties voor de aandacht die zij aan het wetsvoorstel hebben besteed en hoop dat onderstaande reactie een adequaat antwoord is op de gestelde vragen, de uitgesproken zorgen kan wegnemen en een bijdrage kan leveren aan een spoedige plenaire behandeling van het wetsvoorstel.

Verhouding met andere wetgeving

De leden van de CDA-fractie vragen of de in dit wetsvoorstel opgenomen bepaling inzake het wijzigingsbesluit op geen enkele wijze afbreuk doet aan hetgeen door de minister in het plenaire debat met de Eerste Kamer op 24 mei 2011 is gesteld ten aanzien van de beperkte reikwijdte van artikel 15b van de Tracéwet en de inwerkingtreding van de wet (wetsvoorstel 31546).

Het wetsvoorstel is volledig in lijn met hetgeen door mij in het plenaire debat op 24 mei 2011 is gesteld ten aanzien van artikel 15b Tracéwet. Artikel 14 van het wetsvoorstel beoogt niets anders te bewerkstelligen dan mogelijk gemaakt is met dat en nu huidige artikel 15b van de Tracéwet. Door het opnieuw vaststellen van hoofdstuk III van de Tracéwet was het ook nodig om bepaalde artikelen opnieuw vast te stellen (Kamerstukken II 2009/10, 32 377, nr. 3, p. 7). In de memorie van toelichting wordt gesproken van een vernummering van artikel 15b tot artikel 14 (Kamerstukken II 2009/10, 32 377, nr. 3, p. 21). Naar aanleiding van de plenaire behandeling in de Eerste Kamer is wel besloten om artikel 14 in dit wetsvoorstel te verduidelijken met wat de essentie is van het toen in de Eerste Kamer voorliggende artikel 15b (en het nu voorgestelde artikel 14). In de toelichting bij de tweede nota van wijziging (Kamerstukken II 2010/11, 32 377, nr. 17) is aangegeven dat het niet gaat om de bevoegdheid om hangende het beroep een besluit te wijzigen, maar om de bevoegdheid om bij een dergelijk wijzigingsbesluit geen toepassing te geven aan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De daaraan

voorwaarden zijn ongewijzigd gebleven: dat het overslaan van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure alleen toegestaan is als het gaat om wijzigingen van ondergeschikte aard en dat een dergelijk wijzigingsbesluit uiterlijk tien dagen voor de zitting, die plaatsvindt ten behoeve van de beoordeling van het bestreden besluit, wordt vastgesteld. In het inwerkingtredingsbesluit van 22 juli 2011 (Stb. 2011, 328) is alleen artikel I, onderdeel A (artikel 15b van de Tracéwet) opgenomen. De in de wet van 6 juli 2011 tot wijziging van de Tracéwet, Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening met het oog op de verbetering van de beroepsprocedure opgenomen overige wijzigingen (zoals voor de Spoedwet wegverbreding en de Wet ruimtelijke ordening) zullen niet in werking treden en ook niet in andere wetsvoorstellen tot wijziging van die wetten terugkeren.

De leden van de fracties van de SP, PvdA en GroenLinks, vragen hoe het voorstel van de Tracéwet zich verhoudt tot de Crisis- en herstelwet en hoe past deze wet in de plannen van de regering om een nieuwe Omgevingswet op te stellen? Komt de Tracéwet daar integraal in terug, of behandelt de Kamer nu een wet die misschien binnen een jaar weer herzien is?

Daar waar het gaat over tracébesluiten (immers genoemd in Bijlage I bij die wet) bevat de Crisis- en herstelwet enkele relevante bestuursprocesrechtelijke bepalingen ten aanzien van onderwerpen die de Tracéwet zelf niet regelt, zoals het niet kunnen aanvullen van beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn, het uitsluiten van de mogelijkheid van het instellen van beroep door decentrale overheid tegen tracébesluiten en het relativiteitsvereiste. De Tracéwet kent wel een rechterlijke termijn voor het doen van uitspraak, te weten twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift. Nu echter de Crisis- en herstelwet een specifieke bepaling kent, te weten zes maanden na afloop van de beroepstermijn, komt aan dat artikel van de Tracéwet geen betekenis meer toe. Een aantal tracéwetplichtige projecten is genoemd in Bijlage II bij de Crisis- en herstelwet en dat betekent dat voor die projecten in het MER slechts het zogenaamde voorkeursalternatief behoeft te worden beschreven. De Tracéwet kent ook een bepaling over de m.e.r.-procedure voor een aantal in de bijlage bij de Tracéwet genoemde projecten, maar in de Tracéwet is geen bepaling opgenomen over de te onderzoeken alternatieven. Conclusie is dan ook dat de Tracéwet en de Crisis- en herstelwet zich zo tot elkaar verhouden dat beide wetten zien op verschillende onderwerpen ten aanzien van de besluitvorming over grote infrastructurele projecten. De toekomstige Omgevingswet beoogt een nieuw wettelijk kader te geven voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving. Bij de ontwikkeling van die wet zal uiteraard worden aangesloten bij verworvenheden in de bestaande wetgeving. Zo is het onder meer de bedoeling om de uitgangspunten van de commissie Elverding te verbreden naar andere onderdelen van het ruimtelijk domein. Een voorstel voor de Omgevingswet zal in 2012 naar de Raad van State worden gezonden om advies en vervolgens naar de Tweede Kamer. Naar verwachting zal de behandeling van dat wetsvoorstel in Tweede en Eerste Kamer de nodige tijd in beslag nemen, zodat het niet gewenst is om de behandeling van de bij de Tweede en Eerste Kamer liggende voorstellen tot wijziging van wetten die mogelijk te zijner tijd door de Omgevingswet worden gewijzigd of ingetrokken, aan of op te houden.

Commissie Elverding

De leden van de VVD-fractie vragen of het voorliggende wetsontwerp de laatste stap is in dit wetgevingstraject of dat er nog meer wetsontwerpen komen, die gebaseerd zijn op het adviesrapport «Sneller en Beter».

Het voorliggend wetsvoorstel is de tweede en laatste stap van het wetgevingstraject dat ter uitvoering van het advies van de commissie Elverding is opgestart. De eerste stap was de op 1 januari 2009 in werking getreden Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Wel is gebleken dat de aanbevelingen van de commissie Elverding, met name die over de brede verkenningsfase, ook voor andere wetgeving dan die over besluitvorming over infrastructurele projecten van nut kunnen zijn, zoals voor de Wet natuur of de Omgevingswet. Deze wetgevingsprojecten zijn echter niet gebaseerd op het genoemde rapport van de commissie Elverding.

Hebben de door de regering getroffen maatregelen ter verbetering van de bestuurscultuur en de ambtelijke voorbereiding inmiddels tot verbetering geleid, zo vragen de leden van de fractie van de VVD.

Verandering van de bestuurscultuur en de ambtelijke voorbereiding van projecten zijn belangrijke randvoorwaarden voor snellere en betere besluitvorming over infrastructurele projecten. Een goede voorbereiding van besluitvorming vraagt om een ambtelijke organisatie die zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces de dialoog met de omgeving aangaat, proactief stuurt en zich richt op de hoogste kwaliteit. Bij de verandering van bestuurscultuur is het gewenst dat het minder druk wordt aan de beslistafel en dat duidelijk is wie waarover besluiten neemt. Als eenmaal een besluit genomen is, komen partijen daar in beginsel niet meer op terug. Dat vergt een scherpe procesinrichting, vraagt op onderdelen om een andere overlegstructuur en moed om besluiten te nemen en daaraan vast te houden.

In het Regeerakkoord VVD-CDA «Vrijheid en verantwoordelijkheid» en de (nu nog ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven hoe de regering bovenstaande kracht wil bijzetten.

In het regeerakkoord gaat het om:

- een scherpe toedeling van verantwoordelijkheden aan de verschillende overheidslagen;
- een strakker en steviger uitvoeringsprogramma met duidelijke prioriteiten; en
- het principe dat niet meer dan twee overheidslagen verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming in een project.

In de (ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt ingegaan op de besluitvorming van infrastructurele projecten. De aanpak van de Sneller en Beterwerkwijze wordt ook steeds meer toegepast bij projecten in het gehele ruimtelijk domein. Binnen mijn ministerie wordt scherp vastgehouden aan de eis dat er zicht op financiering moet zijn voordat nieuwe MIRT-verkenningen gestart kunnen worden. Op voorhand moet ook duidelijk zijn dat de beschikbare bedragen in overeenstemming zijn met de zwaarte van de opgave. Met de brief van 14 juni 2011 over de prioritering van investeringen mobiliteit en water (Kamerstukken II 2010/11, 32 500 A, nr. 83), in de bestuurlijke overleggen MIRT en in het AO van 29 juni 2011 over de uitkomsten van die bestuurlijke overleggen heb ik aangegeven hierop te sturen. Dit sluit aan bij de voorgestelde werkwijze van de commissie Elverding voor zowel de ambtelijke voorbereiding als de verandering van de bestuurscultuur.

Als ik kijk naar de ambtelijke voorbereiding zie ik zeker verbeteringen. Centraal daarbij staan de zogenaamde ankerpunten van Sneller en Beter: het voorbereiden van een startbeslissing, het breed betrekken van de omgeving, het trechteren van verschillende alternatieven naar een voorkeursalternatief en de voorbereiding van de voorkeursbeslissing. De eerste bevindingen tot verbetering stemmen mij tevreden. Of ook versnelling plaatsvindt, weten we eerst over een paar jaar als er van begin tot eind volgens de nieuwe werkwijze en op basis van de nieuwe Tracéwet is gewerkt.

De leden van de fracties van de SP, PvdA en GroenLinks, vragen of de aanbevelingen van de commissie Elverding een-op-een zijn overgenomen in de Tracéwet? Zo nee, welke niet en waarom niet?

Het kabinet heeft in zijn standpunt van 23 mei 2008 aangegeven de intentie te hebben de aanbevelingen van de commissie integraal over te nemen en in het standpunt of in het Actieplan Sneller en Beter verantwoording af te leggen waarom en welke aanbevelingen niet zullen worden overgenomen. Ter uitvoering daarvan is in het kabinetsstandpunt ingegaan op bepaalde juridische knelpunten (paragraaf 4.2) en is in de brief van 5 juni 2009 een aparte bijlage toegevoegd met een reactie op de voorstellen ten aanzien van het bestuursprocesrecht. Gebleken is dat vele nuttige aanbevelingen ten aanzien van het bestuursprocesrecht van de commissie onderdak hebben gekregen in andere wetten, zoals de Wet bestuurlijke lus Awb, de Crisis- en herstellwet en de Wet aanpassing bestuursprocesrecht Awb (voorstel), zodat een regeling in de Tracéwet niet meer aan de orde was.

Voor de goede orde: Veel van de aanbevelingen van de commissie Elverding richten zich niet tot de Tracéwet, maar meer tot werkwijze, projectbeheersing, cultuur(omslag), werken met eenvoudiger rekenmodellen en andere aanbevelingen gericht op het proces. Dat zijn onderwerpen die niet geregeld (kunnen) worden in een wet. In dit wetsvoorstel zijn de aanbevelingen van de commissie Elverding overgenomen die betrekking hadden op de brede verkenning met voor grote projecten, de voorafgaande vaststelling van een structuurvisie, het bouwen aan een stevig draagvlak en vroegtijdige participatie aan het begin en een opleveringstoets aan het einde: al deze onderwerpen worden wettelijk verankerd met dit wetsvoorstel.

Gezien de inhoud van het Actieplan Sneller en Beter, de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten en die van dit wetsvoorstel, kan de conclusie zijn dat inderdaad de meeste aanbevelingen van de commissie Elverding zijn overgenomen.

Vaak is vertraging rondom tracébesluiten toe te schrijven aan de bestuurlijke omgeving van het project en aan een nog ruimere buitenwereld, zo constateren de leden van de SP-fractie. Hoe schat de regering het relatieve belang in van de vertragende processen die niet het gevolg zijn van ontoereikende wetgeving?

In het kabinetsstandpunt en in zijn brief van 5 juni 2009 heeft het kabinet aangegeven dat wetgeving een relatief kleine rol speelt bij de versnelling van besluitvormingsprocedures. De commissie Elverding heeft diverse oorzaken genoemd van vertragende processen en die oorzaken, benoemd in het kabinetsstandpunt, hebben met elkaar gemeen dat de oplossingen niet gezocht moeten worden in aanpassing van de wet. Dat kan ook niet, daar waar als vertragende factoren onder andere bestuurlijke drukte, gebrek aan bestuurlijke consistentie, te late inschakeling van juridische expertise, gebrek aan kennis van de ambtelijke organisatie, noodzakelijke verbetering van de interdepartementale samenwerking en onvoldoende budgettaire ruimte worden genoemd (kabinetsstandpunt p. 2 ev.). Het voorliggend wetsvoorstel levert een bijdrage aan de structurele versnelling en verbetering van de besluitvorming voor infrastructurele projecten door het besluitvormingsproces te ordenen. De grootste bijdrage moet komen van de maatregelen die zijn opgenomen in het Actieplan Sneller en Beter. De commissie Elverding maakt in haar rapport daar zelf ook een opmerking over: «Een snellere besluitvorming is dus niet louter een kwestie van het beter organiseren van het besluitvormingsproces en het aanpassen van regelgeving. In de kern gaat het om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen. Alleen dan

zullen besluiten ook daadwerkelijk sneller kunnen worden genomen.»
(Advies Sneller en Beter p. 4–5)

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat het wetsvoorstel het voorstel van de commissie Elverding overneemt om in principe nooit meer terug te komen op uitgangspunten die bij een startbeslissing zijn vastgelegd. Betekent dit dat nieuwe inzichten en nieuwe omstandigheden geen rol meer kunnen spelen in de besluitvorming? Kan dit niet leiden tot onzorgvuldige besluitvorming die aanleiding kan geven tot extra juridische procedures?

Het terugkomen op uitgangspunten komt de snelheid van besluitvorming nooit ten goede maar kan de kwaliteit van de besluitvorming wel verbeteren. Dat betekent enerzijds dat een startbeslissing zorgvuldig moet worden voorbereid en dat de betrokken bestuursorganen daar een belangrijke rol bij krijgen, maar ook dat de verkenning in de afgesproken tijd wordt doorlopen en de daarop aansluitende planstudie snel zal leiden tot het uiteindelijke tracébesluit. Ik wil dan ook in beginsel vasthouden aan eerdere uitgangspunten. Vaste uitgangspunten zijn belangrijk maar niet steeds in beton gegoten. Zo kunnen – of moeten zelfs naar mijn mening – grote wijzigingen in verkeerscijfers of ruimtelijke ontwikkelingen aanleiding zijn voor de vraag of de besluitvorming nog wel voortgezet kan worden op eerdere uitgangspunten.

Gevolgen van het wetsvoorstel

Gaat met de gewijzigde Tracéwet de procedure in de provincie niet erg afwijken van die op nationaal niveau, zo vragen de leden van de SP-fractie. Is op provincieniveau eerder consensus te verwachten in een eventuele gezamenlijke verkenningfase? Verwacht de regering meer nimby-argumenten op provinciaal niveau dan op landelijk niveau (omdat tracés wellicht dichter langs of door de bebouwde kom lopen)?

De aanleg of wijziging van een provinciale weg geschiedt met behulp van een provinciaal inpassingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening. De procedure voor de vaststelling van een inpassingsplan en een tracébesluit is goed vergelijkbaar. Beide besluiten worden voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Tracébesluiten en provinciale inpassingsbesluiten zijn beide opgenomen in Bijlage I bij de Crisis- en herstellwet, zodat de bestuursprocesrechtelijke bepalingen van hoofdstuk I, afdeling 2, van die wet op beide categorieën van besluiten van toepassing zijn. Met dit wetsvoorstel wordt bovendien mogelijk maakt dat de houdbaarheid van onderzoeksgegevens, die al deel uit maakt van de Tracéwet, ook gebruikt mag worden bij de provinciale inpassingsplannen die zien op de aanleg of wijziging van provinciale wegen.

Het grote verschil tussen beide procedures is gelegen in het nieuwe hoofdstuk II van dit wetsvoorstel: de wettelijke verankering van de verkenningfase en het verplichte voorschrijven van een structuurvisie in een aantal gevallen. Toch hoeft dat in de praktijk niet te leiden tot een onderscheid in de te volgen procedure. Immers het staat het provinciebestuur geheel vrij om voorafgaande aan de daadwerkelijke besluitvorming een brede verkenning uit te voeren en het staat provinciale staten geheel vrij om een structuurvisie op te stellen en indien nodig een planMER daartoe vast te stellen. Een dergelijke vrijheid is er ook daar waar het gaat om het structureren van overleg met gemeenten en waterschappen en de omgang met bewoners en maatschappelijke organisaties. Het ontbreken van een wettelijke regeling in de Wet ruimtelijke ordening inzake de verkenning, maakt niet dat de besluitvorming voor de aanleg of wijziging

van een provinciale weg niet op dezelfde wijze kan worden vormgegeven als die voor landelijke infrastructuur.

Over de vraag of er bij besluitvorming op provinciaal niveau meer nimby-argumenten op tafel worden gelegd dan bij die op landelijk niveau, heb ik geen informatie. Het is niet zo dat in zijn algemeenheid kan worden gezegd dat provinciale tracés dichter langs of door de bebouwde kom lopen. Veel van de provinciale tracés zien juist op rondwegen. Het tracébesluit A2 Passage Maastricht echter is bij uitstek een voorbeeld waar het tracé dwars door de bebouwde kom loopt.

Is het wetsvoorstel naar het oordeel van de regering volledig EVRM-proof, zo vragen de leden van de fracties van SP, PvdA en GroenLinks. Op welke punten kunnen procedures worden verwacht op basis van beroep op burgerlijke rechten en waar op het niet voldoen aan Europese milieuriichtlijnen?

Het wetsvoorstel regelt vooral de wettelijke verankering van de verkenning-fase en de zogenaamde opleveringstoets en bepaalt niets inhoudelijks over onderwerpen als lucht, water, natuurbescherming of milieueffectrapportage. Het wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor burgerlijke rechten en heeft geen betrekking op Europese milieuriichtlijnen. Procedures daarover worden dan ook niet verwacht.

Verkenning-fase

Waarom, zo vragen de leden van de VVD-fractie, is in het wetsvoorstel zelf niet bepaald dat een verkenning binnen twee jaar moet zijn afgerond, zoals door de regering beoogd en opgeschreven in de brief van 5 juni 2009 (Kamerstukken II 2008/09, 29 385, nr. 45). En wat zijn de gevolgen als de in de startbeslissing opgenomen termijn waarbinnen de verkenning zal worden uitgevoerd, wordt overschreden?

In het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie Elverding (Kamerstukken II 2007/08, 29 385, nr. 19) is aangegeven dat de verkenning-fase voldoende, maar niet onbepaald, de tijd krijgt en dat om die reden bij de startbeslissing een termijn zal worden bepaald, waarbinnen de verkenning dient te zijn afgerond. In de brief van 5 juni 2009 staat dat in het algemeen beoogd wordt een verkenning in een periode van maximaal twee jaar af te ronden, zodat met een snelle planuitwerking en realisatie kan worden begonnen. Juist met de woorden «in het algemeen» wordt naar mijn mening duidelijk dat het stellen van een harde tweejaars-termijn in de wettekst zelf niet verstandig is. Immers de startbeslissing markeert het begin van de verkenning, een proces waarbij informatie wordt verzameld, kennis wordt vergaard over het gebied, de aard van het probleem, relevante ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijke oplossingen voor het probleem. Als op dat moment de wet reeds een datum van twee jaar noemt als tijdstip waarop de verkenning moet zijn afgerond, kan dat de kwaliteit van de verkenning(sfase) onder druk zetten. Er zullen ongetwijfeld projecten zijn waarbij de verkenning ruim binnen een jaar afgerond kan zijn, maar er zullen ook projecten komen waarbij reeds bij de startbeslissing duidelijk is dat een tweejaarstermijn wellicht te kort zal zijn. Zeker als voorgeschreven is of gekozen wordt voor het structuurvisie-traject en de daarbij te volgen planMER-procedure.

De overschrijding van de in de startbeslissing bepaalde termijn zal naar mijn mening geen juridische gevolgen hebben. Overschrijding van de in de huidige Tracéwet genoemde termijnen heeft tot nu toe ook geen juridische consequenties opgeleverd. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beschouwt de termijnen, die genoemd zijn in de Tracéwet, niet als fatale termijnen. Overschrijding van de termijnen die genoemd zijn in de verschillende startbeslissingen, zal gemotiveerd

worden in het (ontwerp-) tracébesluit bij de vormvrije verkenning of in (het ontwerp van) de structuurvisie. Daarnaast zal ik uit eigen beweging, naar aanleiding van vragen of via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage tekst en uitleg geven als de verkenningsfase toch langer duurt dan bepaald is in de startbeslissing.

Naar het oordeel van de leden van de fracties van D66 en PvdA is het bij de besluitvorming omtrent grote infrastructurele projecten van cruciaal belang dat betrokkenen, zoals bewoners, maatschappelijke organisaties, gemeenten en provincies, kunnen participeren en op die manier invloed kunnen uitoefenen op hetgeen is geagendeerd. Deze leden zouden graag nauwkeuriger beschreven zien op welke manier hieraan vorm gegeven wordt, zodat de participatie van betrokkenen ook in de gewijzigde Tracéwet gewaarborgd blijft. Het aanhoren van de betrokkenen is bij grote infrastructurele projecten niet voldoende.

Met de leden van de fracties van D66 en PvdA ben ik het eens dat alleen het aanhoren van de betrokkenen onvoldoende is. Dat gebeurt in de huidige praktijk ook niet. Reeds in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 mei 2006 staat dat de «meedenkkracht» van de burgers in de beleidsvoorbereiding beter benut moet worden. Deze brief was een reactie op het advies: «Inspraak Nieuwe Stijl: maatwerk» (Kamerstukken 2005/06, 29 385, nr. 7). De wens van het publiek om serieus betrokken te worden bij de planvoorbereiding en de terechte behoefte aan duidelijkheid gaan prima samen met het streven van het kabinet naar versnelling en daadkracht. De vervolgens opgestelde Code Publieksparticipatie Sneller en Beter (augustus 2009) biedt praktische spelregels voor ambtenaren en bestuurders bij het organiseren van publieksparticipatie. In dit wetsvoorstel wordt het gedachtegoed van het kabinet ten aanzien van passende publieksparticipatie wettelijk verankerd. Daar waar de huidige Tracéwet slechts de mogelijkheid van het naar voren brengen van een zienswijze op een trajectnota/MER en een ontwerp-tracébesluit noemt, is in dit wetsvoorstel voorzien in brede participatie:

- Reeds in de startbeslissing dient aangegeven te worden op welke wijze in de verkenningsfase wordt geparticipeerd (artikel 2, tweede lid, onderdeel c). De participatie kan op alle momenten in het besluitvormingsproces plaatsvinden. Participatie vindt op maat plaats, offline en online, in de vorm van bijvoorbeeld focusgroepen, discussiebijeenkomsten en enquêtes.
- Zienswijzeprocedures worden als sluitstuk van participatie toetsend en sober ingericht.
- Het bepaalde in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, zorgt ervoor dat de resultaten van de verkenning en de opbrengsten van de participatie een serieuze behandeling krijgen in de structuurvisie. En in artikel 10, vierde lid, is voorgeschreven dat als geen structuurvisie wordt vastgesteld die resultaten en opbrengsten bij het tracébesluit moeten worden beschreven en verantwoord.

De nu voorliggende wijziging van de Tracéwet verankert het gedachtegoed over publieksparticipatie, omdat er aan de voorkant geen vormvoorschriften zijn, terwijl er aan de achterkant wel rechtszekerheid is en tevens verantwoord wordt wat aan participatie is gedaan. Daarmee is publieksparticipatie gegarandeerd en kan de invulling van die participatie bepaald worden op wat op die momenten nodig en passend is.

De leden van de VVD-fractie vragen op welke gronden de verwachting berust dat overleg en informatievoorziening tijdens de voorbereiding van de besluitvorming zullen leiden tot draagvlak.

Passende publieksparticipatie leidt tot maatschappelijk gedragen besluitvorming, omdat de bestuurlijke motivatie voor projecten rijker

wordt en meer inzicht kan worden gegeven in de afweging van alternatieven. Het publiek snapt waarom afwegingen zijn gemaakt en heeft er ook meer begrip voor. Dit zal leiden tot een kortere doorlooptijd en een soepeler rechtsgang. Besluiten worden beter, sneller én goedkoper.

Tussen 2006 en 2008 is de nieuwe participatie-aanpak, waarbij de meedenkkracht van het publiek in de planvoorbereiding wordt benut en de zienswijzeprocedures als sluitstuk van de participatie worden ingevuld, toegepast bij zeven ruimtelijke projecten van het Rijk. Door een onafhankelijk bureau is onderzocht of een participatieproces dat meer aan de kenmerken van Inspraak Nieuwe Stijl voldoet, ook leidt tot betere resultaten. Om de resultaten van de zeven voorbeeldprojecten te valideren, is het onderzoek aangevuld met een kwantitatieve analyse van participatie bij 174 plannen en projecten. De conclusie van het onderzoek zoals beschreven in het eindrapport: «Passende publieksparticipatie leidt tot betere besluitvorming» is (Kamerstukken 2008/09, 29 385, nr. 42) dat het op tijd en gericht betrekken van het publiek loont. Het resultaat is:

- beter bruikbare inbreng
- meer doorwerking van de inbreng in plannen
- gegarandeerd meer duidelijkheid en begrip
- dat vertraging wordt voorkomen.

De denkrichting Inspraak Nieuwe Stijl is overgenomen door Sneller en Beter en daarmee onderdeel geworden van het maatregelenpakket gericht op versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. In veel projecten wordt invulling gegeven aan publieksparticipatie. Die ervaringen worden gebruikt voor de ontwikkeling van een professionele aanpak van publieksparticipatie.

De zienswijzeprocedures worden toetsend ingericht. In 2009 is een uniforme werkwijze ontwikkeld voor de zienswijze- en beroepsprocedures van de dertig Spoedaanpakprojecten. Er is expliciet gecommuniceerd wat het ontwerpbesluit inhield en wat de ruimte was voor inbreng van het publiek. Uit onderzoek van het Centrum Publieksparticipatie blijkt dat het aantal zienswijzen dat op deze projecten is binnengekomen, gemiddeld 40% minder is dan bij «reguliere» wegverbredingen. De zienswijzen zijn bovendien duidelijk minder kritisch over het proces en beter bruikbaar. Inmiddels worden alle verkenningen ingericht volgens Sneller en Beter. De eerste nieuwe verkenningen bevinden zich nu in de afrondende fase. Dit betekent dat de effecten van de participatie-aanpak in tijd, geld en beroepen kunnen worden onderzocht. Inmiddels is een vooronderzoek gestart. De resultaten van het effectonderzoek worden in de loop van 2012 verwacht.

De leden van de VVD-fractie vragen of het de bedoeling is de verkenningsfase globaal te houden en hoe die beoogde globaliteit wordt bevorderd?

Weliswaar is in het wetsontwerp in meer algemene bewoordingen aangeven aan welke eisen een verkenning moet voldoen, maar daar is geenszins mee beoogd de verkenning globaal te houden. Bij de verkenning dient ruim aandacht besteed te worden aan alle relevante aspecten van het gebied, waaronder de ruimtelijke ontwikkelingen, zowel die ten aanzien van verkeer en milieu als aan het ruimtelijk beleid dat gericht is op behoud van status en gericht is op het tegengaan van ruimtelijke ontwikkelingen. De verkenning moet gedegen zijn, zich niet beperken tot een te klein studiegebied en vrij concreet ingaan op onder andere die ruimtelijke ontwikkelingen. In deze fase wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld de verschillende milieueffecten van mogelijke oplossingen en dat gebeurt uiteraard op een ander schaalniveau dan bij de uitwerking in een ontwerp-tracébesluit. Zo wordt bijvoorbeeld in de

verkenningfase niet per huis en per verdieping uitgerekend hoe hoog de geluidbelasting zal zijn, maar kan met meer grofmazig onderzoek wel aangegeven worden wat het effect van het gebruik van een weg is bij verschillende mogelijke oplossingen. Dat meer gedetailleerde onderzoek naar bijvoorbeeld de geluidbelasting vindt eerst plaats in de planstudiefase (met een zogenaamd akoestisch onderzoek), die gericht is op het precies beschrijven van de voorkeursvariant die uit de verkenning naar voren is gekomen.

Structuurvisie

De leden van de fracties van D66 en PvdA vinden het voorgestelde artikel 2, vierde lid, waarin staat beschreven dat een structuurvisie wordt uitgevoerd wanneer een geheel nieuwe weg wordt aangelegd of een bestaande weg wordt uitgebreid met meer dan twee rijstroken, te beperkt, aangezien dit betekent dat in alle andere situaties enkel een verkenning plaatsvindt, waarbij niet verplicht een uitgebreid onderzoek wordt uitgevoerd naar mogelijke alternatieve oplossingen. Hoe garandeert de regering dat ook in de andere gevallen, waarbij een verkenning wordt uitgevoerd, een uitgebreide afweging van alternatieven plaatsvindt en de meest effectieve oplossing gekozen wordt? Ook de leden van de fractie van GroenLinks vragen of een geïntegreerde afweging alleen voorzien is bij projecten genoemd in artikel 2, vierde lid. De verplichting om verschillende alternatieven te onderzoeken blijkt het meest expliciet uit de teksten van artikel 4 en artikel 5, waar de verschillende alternatieven zijn geduid en de verplichting om de voorkeursbeslissing te motiveren, helder is verwoord. De artikelen 4 en 5 zijn op zich niet van toepassing op de vormvrije verkenning, maar ook in artikel 3, waar gesproken wordt over de mogelijke oplossingen, komt naar voren dat ook in een vormvrije verkenning niet zo maar mag worden voorgesorteerd op de infrastructuurele oplossing. Daar komt bij dat voor de wijziging van infrastructuur in vrijwel alle gevallen een milieueffectrapport dient te worden opgesteld. Ingevolge de Wet milieubeheer wordt onderzoek gedaan naar de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven. Het is dan ook verstandig om reeds in de verkenningsfase ook alternatieven te onderzoeken en in ieder geval om te bepalen welke alternatieven als redelijkerwijs in beschouwing zijn te nemen. Gezien de eisen van de Wet milieubeheer is het niet verstandig om in de verkenning onderzoek naar alternatieven, naar andere oplossingen achterwege te laten. Bij m.e.r.-plichtige projecten zal in de vormvrije verkenning dus altijd onderzoek worden gedaan naar verschillende alternatieven/oplossingen.

In navolging van de commissie Elverding is gekozen om niet in alle gevallen het maken van een structuurvisie voor te schrijven. Er zijn nu eenmaal eenvoudige projecten waarbij het maken van een structuurvisie geen bijdrage levert aan een kwalitatief betere verkenning en geen meerwaarde zal opleveren voor de keuze en inhoud van de uiteindelijke oplossing van het in de startbeslissing geschetste probleem. Ik sluit ook geenszins uit dat ook in de gevallen dat het maken van een structuurvisie niet wettelijk voorgeschreven is, ik de besluitvorming wel vooraf laat gaan door een structuurvisie zeker als blijkt dat die extra stap een belangrijke meerwaarde voor de uiteindelijke besluitvorming kan opleveren.

Voorkeursbeslissing

De leden van de SP-fractie vragen de regering hoe haar besluitvorming in de verkenningsfase voor ogen staat? Stel namelijk dat toch een spoorverbinding Utrecht-Breda wenselijk zou worden geacht, of de A18 moet toch worden doorgetrokken van Varsseveld naar Enschede: hoe valt dan te regelen dat er een op consensus gebaseerd voorkeursbesluit tot stand

komt, daar waar belanghebbenden ver uit elkaar wonen, waar mogelijk kwetsbare en beschermde gebieden worden doorsneden en waar dus ook saldering zal moeten plaatsvinden om milieueisen te respecteren?

Voor het project inzake de doortrekking van de N18 van Varsseveld naar Enschede wordt binnenkort een ontwerp-tracébesluit opgesteld, ingevolge het overgangsrecht behorende bij dit wetsvoorstel zal geen toepassing worden gegeven aan het hoofdstuk II waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen. Een mogelijke spoorverbinding Utrecht-Breda leent zich als voorbeeld beter voor de vraag naar hoe tot een voorkeursbeslissing kan worden gekomen.

Als besloten wordt om zo'n project op te starten, zal de besluitvorming geschieden overeenkomstig de gewijzigde Tracéwet. Dat betekent dat het ministerie overleg zal voeren met de betrokken bestuursorganen en met ProRail alvorens een startbeslissing uit te brengen. In die startbeslissing zal staan dat een structuurvisie zal worden opgesteld aangezien het de aanleg van een nieuwe landelijke spoorweg betreft. Tevens zal een planMER worden gemaakt om de milieugevolgen van de verschillende alternatieven te onderzoeken en te beschrijven. De artikelen 3 tot en met 7 van hoofdstuk II (kennisgeving, inhoud van de verkenning en de structuurvisie, het belang van participatie en de betrokkenheid van bestuursorganen en de Tweede Kamer) zijn dan geheel van toepassing. In de voorkeursbeslissing (artikelen 4 en 5) kan dan komen te staan dat een landelijke spoorweg zal worden aangelegd, dat er een andere oplossing wordt gekozen voor het onderzochte probleem of dat er in het geheel geen oplossing wordt uitgewerkt. Het nu voorliggende wetsvoorstel eist niet dat er consensus bestaat over de voorkeursbeslissing. Duidelijk moet zijn dat consensus bij een dergelijk groot infrastructurele project zeer gewenst is en gewoon nodig om tot een uitvoerbaar – zowel technisch, bestuurlijk als financieel – project te kunnen komen. In een voorkeursbeslissing is zeer zeker ook ruimte om keuzes te motiveren voor gebiedsoplossingen op verschillende plaatsen.

Heeft de regering, zo vragen de leden van de VVD-fractie, overwogen dat de mogelijkheid van beroep tegen een voorkeursbeslissing in een vroeg stadium duidelijkheid geeft over het oordeel van de rechter met betrekking tot nut en noodzaak van de gekozen voorkeur? Waarom is een politieke beslissing niet voor beroep vatbaar?

De mogelijkheid om beroep in te stellen tegen een voorkeursbeslissing is wel degelijk overwogen. Besloten is om vanwege het bestuurlijk-politieke karakter de voorkeursbeslissing niet als een voor beroep vatbaar besluit te zien. Duidelijk is wel, en dat is destijds ook aangegeven door de Commissie van advies inzake waterstaatswetgeving op het haar toegezonden voorontwerp, dat het plaatsen van de voorkeursbeslissing op de negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht, een indirecte (exceptieve) toetsing niet kan voorkomen. Uiteraard valt niet uit te sluiten – overigens ook als de voorkeursbeslissing wel een voor beroep vatbaar besluit zou zijn – dat een appellant beroep instelt bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en aanvoert dat de voorkeursbeslissing niet ten grondslag had mogen worden gelegd aan het tracébesluit. Ook in de huidige uitgebreide tracéwetprocedure – waar het standpunt in wezen de voorkeursbeslissing is – komt het voor dat aangevoerd wordt dat het tracé niet overeenkomstig het in de ogen van appellant onjuiste standpunt had mogen worden vastgesteld. Tot nu toe heeft die beroepsgrond niet geleid tot vernietiging van het tracébesluit. De kans is ook klein dat die beroepsgrond onder de gewijzigde Tracéwet wel zou slagen. Immers de zorgvuldige voorbereiding van de voorkeursbeslissing en daarin opgenomen motivering kunnen ook als verweer ingebracht worden in de beroepsprocedure tegen het tracébesluit. Bovendien erkent de Afdeling

bestuursrechtspraak een grote mate van beleidsvrijheid voor de minister. Zij geeft in haar jurisprudentie ook duidelijk aan dat politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol mogen spelen bij de afweging van – bijvoorbeeld – verschillende alternatieven. De jurisprudentie kwam voor het eerst naar voren in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 15 september 2010 inzake het tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden, nr. 200904401/1 en is sindsdien als vaste jurisprudentie te beschouwen. Zo deed op 27 april 2011 de Afdeling uitspraak inzake de beroepen tegen het tracébesluit A74 (nr. 201008134/1) en besliste daarbij onder meer op de naar voren gebrachte beroepsgrond dat onvoldoende zou zijn gemotiveerd waarom gekozen werd voor een aansluiting naar Duitsland via de Plateauvariant in plaats van via de Klagenfurtvariant. De rechter stelde zich ten aanzien van die gemaakte keuze zeer terughoudend op: «Zoals de Afdeling onder meer in haar uitspraak van 15 september 2010 in zaak nr. 200904401/1/M2 heeft overwogen, vergt de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging, waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. Hij kan slechts concluderen dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.» Deze jurisprudentie betekent naar mijn mening dat de kans zeer klein is dat de rechter in een beroepszaak tegen een tracébesluit tot de conclusie zal komen dat een in een voorkeursbeslissing gemaakte keuze niet ten grondslag had mogen worden gelegd aan het tracébesluit. Een aparte tussentijdse procedure om de rechter een oordeel te laten geven over nut en noodzaak van de gekozen voorkeur is dan ook niet nodig en levert alleen maar een onnodige belasting van de rechterlijke macht op. Op de meer algemene vraag waarom een politieke beslissing niet voor beroep vatbaar is, meen ik dat niet in zijn algemeenheid gezegd kan worden dat een politieke beslissing nooit voor beroep vatbaar zou zijn. Ten aanzien van de voorkeursbeslissing heb ik het niet voor beroep vatbaar zijn gemotiveerd in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 5 (Kamerstukken II 2009/10, 32 377, nr. 3, p. 16). Daar speelt – gezien de gestelde vraag – ook mee dat een voorkeursbeslissing in wezen een tussentijdse beslissing is op weg naar een tracébesluit, vergelijkbaar met het ook niet voor beroep vatbare standpunt in de huidige tracéwetprocedure. Ik heb er geen bezwaar tegen als eerst bij het tracébesluit de voorkeursbeslissing indirect getoetst wordt, van de meerwaarde van een tussentijdse gang naar de rechter ben ik niet overtuigd geraakt. Een dergelijke tussenstap kan alleen maar leiden tot vertraging in de besluitvorming.

De leden van de SP-fractie vragen of als na het nemen van een voorkeursbesluit alle partijen weten wat er gaat gebeuren het risico ontstaat van prijsopdrijving door uitvoerende partijen?

Een voorkeursbeslissing kan bijvoorbeeld inhouden dat een nieuwe weg zal worden aangelegd. Na de voorkeursbeslissing zal het gekozen alternatief uitgewerkt worden in een ontwerp-tracébesluit waarin in detail de ligging van de nieuwe infrastructuur wordt ingetekend. In de huidige tracéwetprocedure voor de grote meer complexe infrastructuur wordt dat ontwerp-tracébesluit voorafgegaan door een standpunt, dat naar inhoud goed vergelijkbaar is met de voorkeursbeslissing. Mij zijn geen gevallen bekend dat publicatie van een standpunt heeft geleid tot prijsopdrijving door uitvoerende partijen. Ik verwacht dan ook niet dat dat het gevolg zal zijn van het naar buiten brengen van de voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing geeft aan welke oplossing voor het infrastructureel

probleem gekozen is, maar bevat geen precies ruimtebeslag of uitgewerkt detailniveau. Ik zie niet goed in hoe een redelijk globale voorkeursbeslissing zal leiden tot prijsopdrijving.

Beroepsrecht decentrale overheden

De leden van de fractie van de VVD constateren dat met betrekking tot de beroepsmogelijkheden voor lagere overheden de regering het argument van de commissie Elverding dat de rechtszaal niet het podium is waar overheden hun onderlinge meningsverschillen beslechten, onderschrijft. Is de minister voornemens dit argument nader uit te werken in een ander kader dan het onderhavige wetsontwerp?

Het is juist dat dit wetsontwerp geen regeling (meer) bevat over het beroepsrecht van de decentrale overheden. Bij tweede nota van wijziging is artikel I, onderdeel J, komen te vervallen. Reden daarvoor is de wens van de regering een in beginsel permanente regeling inzake het beroepsrecht van decentrale overheden in de Algemene wet bestuursrecht op te nemen om welke reden het niet wenselijk is om een aparte (maar wel identieke) bepaling in de Tracéwet op te nemen. In het wetsvoorstel waarmee de Crisis- en herstelwet permanent wordt gemaakt, dat wil zeggen: verankerd wordt in reguliere wetgeving samen met de doorvoering van enkele andere verbeteringen in het bestuurs- en omgevingsrecht, is een nieuw artikel voor de Algemene wet bestuursrecht opgenomen dat bepaalt dat decentrale bestuursorganen en decentrale publiekrechtelijke rechtspersonen geen beroep kunnen instellen tegen besluiten van andere bestuursorganen, tenzij die besluiten tot hen zijn gericht. Het wetsvoorstel wordt eind 2011 aanhangig gemaakt bij de Tweede Kamer.

Opleveringstoets

De leden van de VVD-fractie vragen of beroep mogelijk is bij verschil van inzicht met betrekking tot eventueel noodzakelijke maatregelen. De leden van de fractie van GroenLinks hebben een groot bezwaar tegen het ontbreken van de mogelijkheid tot bezwaar en beroep tegen de uitkomsten van deze toets door burgers.

De opleveringstoets zal ingevolge dit wetsvoorstel op de bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht (de zogenaamde negatieve lijst) worden geplaatst om duidelijkheid te geven dat er geen beroep mogelijk is. Vergelijkbaar met de opleveringstoets is de regeling in de Wet milieubeheer ten aanzien van de evaluatie. Ingevolge artikel 7.42 van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag ook maatregelen te treffen indien de noodzaak daartoe blijkt uit de evaluatie. Ook tegen een dergelijke beslissing staat geen bezwaar en beroep open. De opleveringstoets is juist bedoeld als een aanvullend, eenmalig, politiek en bestuurlijk moment na oplevering van een project op een in het tracébesluit vastgesteld moment. Ook al staat er geen beroep open, het betekent wel dat de opleveringstoets en de beslissing om al dan niet alsnog bepaalde maatregelen te treffen goed onderbouwd en gemotiveerd moeten worden. Overigens lijkt mij dat verschil van inzicht met betrekking tot eventueel noodzakelijke maatregelen niet via de rechter beslecht behoeven of moeten te worden. Met een goede onderbouwing en motivering van de opleveringstoets – en ook in deze fase kan ik participatie van de omgeving een nuttige bijdrage leveren – verwacht ik dat er niet zoveel verschil van inzicht zal zijn over de eventueel te treffen maatregelen. Dat er geen beroep openstaat, betekent niet dat er nooit een rechter zich gaat buigen over de opleveringstoets. Het gebeurt nu ook dat verzocht wordt om maatregelen te treffen, zoals het nemen van een verkeersbesluit met een maximum snelheid, en dat na

een afwijzing van dat verzoek een rechter zich gaat buigen over die afwijzing. Die situatie – de mogelijkheid van het uitlokken van een voor beroep vatbaar besluit – kan zich ook gaan voordoen als een omwonende meent dat in het kader van de opleveringstoets besloten is om geen of naar zijn oordeel onvoldoende maatregelen te treffen. Ik verwacht echter niet dat het zover zal komen. Ik heb geen behoefte om in het wetsvoorstel toegang tot de rechter mogelijk te maken op het punt van de opleveringstoets als waarborg bovenop die door mij al zeer noodzakelijk gevonden onderbouwing en motivering van de opleveringstoets. Als geconcludeerd wordt dat nadere maatregelen nodig zijn, dan zal ik die maatregelen nemen of bevorderen dat deze genomen worden.

De leden van de VVD-fractie vragen of de bij de opleveringstoets achteraf noodzakelijk gebleken maatregelen worden uitgevoerd. De leden van de SP-fractie vragen wat er gebeurt als een negatief uitvallende opleveringstoets tot aanzienlijke niet begrote kosten zal leiden en met name als er al asfalt ligt en de omkeerbaarheid van zaken niet meer aan de orde lijkt? De leden van de D66-fractie stellen dat de opleveringstoets budgettair kan leiden tot open eindjes, omdat de opleveringstoets zou kunnen leiden tot extra maatregelen die geld kosten.

De zorgvuldige voorbereiding van een tracébesluit met daarin opgenomen de mitigerende en compenserende maatregelen maakt dat de kans niet groot is dat een opleveringstoets zal leiden tot hele hoge kosten en ook niet tot zulke hoge kosten dat achteraf gezien de aanleg van de infrastructuur niet had kunnen worden aangelegd wegens gebleken geldtekort. De wettelijke verankering van de opleveringstoets betekent niet dat er sprake zal zijn van minder mitigerende maatregelen bij de vaststelling van een tracébesluit. En ook is het niet zo dat alle aanvullende maatregelen fysiek van aard zijn. Met name voor de luchtkwaliteit hoeven dat geen maatregelen aan de infrastructuur te zijn, nu de oorzaken van een overschrijding in het betreffende gebied immers niet per definitie daaraan verbonden hoeven te zijn. Indien wel maatregelen aan infrastructuur aan de orde zijn, kan het bovendien gaan om maatregelen die bijvoorbeeld al in een programmatische aanpak zijn voorzien waarbij het project is aangesloten. In dat geval zal ook de financiering in dat kader geregeld zijn.

Commissie voor de tunnelveiligheid

De leden van de D66-fractie heeft een aantal vragen nu het voorstel niet langer verplicht dat de overheid bij de aanleg of aanpassing van (spoor-)wegen beschrijft hoe er rekening is gehouden met het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid. Deze commissie wordt opgeheven. Deze leden vragen zich af of dit wenselijk is en op welke manier de veiligheid van tunnels bij de aanleg van nieuwe (spoor-)wegen in de toekomst gewaarborgd blijft, aangezien de commissie beschikt over kennis en ervaring van projecten uit het verleden. Dit onderdeel van de Tracéwet is door de Tweede Kamer door het aannemen van een amendement van het lid Aptroot (Kamerstukken II 2010/11, 32 377, nr. 16) aan het voorstel van wet toegevoegd. De toelichting bij dat amendement stelt dat de overheid zich bij de aanleg of aanpassing van (spoor-)wegen aan de wettelijke eisen houdt. Met het amendement en dus met het voorstel van wet wordt bereikt dat het bevoegd gezag in het tracébesluit niet langer hoeft te beschrijven hoe er rekening is gehouden met het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid.

Zoals ik dat bij brief van 15 maart 2011 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2010/11, 29 296, nr. 20) heb aangekondigd, werk ik aan een herziening van de Wet aanvullende regels veiligheid

wegtunnels waarin onder meer zal worden voorgesteld de Commissie voor de tunnelveiligheid op te heffen. Daarbij zal ik op een andere wijze gaan voorzien in een waarborging van kennis en expertise op het gebied van tunnelveiligheid. Bij de indiening van dat wetsvoorstel zal ik daarop ingaan.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus