

Vergaderjaar 2008–2009

31 721

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

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld op 29 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen deel

De leden van de CDA-fractie hebben met grote belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Het wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet teneinde de versnelde uitvoering van wegprojecten waarvan de besluitvorming vooral als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek is vertraagd of is stil komen te liggen, mogelijk te maken. Hierdoor wordt voorkomen dat wegaanpassingsprojecten lang stil komen te liggen. De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat hiermee tegemoet wordt gekomen aan het streven van het kabinet om Nederland weer beter bereikbaar te maken. Naast de Spoedwet is ook voortvarende uitvoering van de adviezen van de Commissie Elverding noodzakelijk. De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe zij dit oppakt. Ook de leden van de VVD-fractie vragen zich af wanneer zij concrete uitwerkingen van de adviezen van de commissie Elverding over andere knelpunten in de besluitvorming (bijvoorbeeld onenigheid tussen bestuurders) mogen verwachten. De leden van de SGP-fractie merken op dat het wetsvoorstel met name handelt over de bekorting van het milieuonderzoek en ook zij vragen zich af op welke termijn de andere adviezen van de commissie Elverding worden uitgevoerd.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel Wijziging van de Spoedwet wegverbreding. De leden van de PvdA-fractie onderschrijven de doelstelling van dit wetsvoorstel, dat beoogt om de besluitvorming in onderhavige procedures te versnellen. Deze leden hebben enkele vragen en opmerkingen, die in dit verslag zijn verwerkt.

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), de Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).
Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

De leden van de PvdA-fractie komen tot de conclusie dat het tegelijkertijd behandelen van de Tracéwet, de Spoedwet, en de initiatiefwet Vermeij c.s. «Bestuurlijke lus» – wetend dat er ook nog een wetgevingsnota aankomt volgens het Actieplan «Sneller en Beter» – het zicht op de gevolgen van de voorstellen niet ten goede komt. Wat de leden van de PvdA-fractie betreft, wordt eerst de initiatiefwet Vermeij c.s. «Bestuurlijke lus» (31 352) in beide Kamers behandeld, daar deze hogere wetgeving betreft. Als deze beide Kamers is gepasseerd, zal het niet meer nodig zijn de bestuurlijke lus in onderhavige wet te verankeren.

De leden van de SP-fractie erkennen de behoefte om procedures waar mogelijk te versnellen, maar vragen aandacht voor de zorgvuldigheid. Over deze zorgvuldigheid maken zij zich nog grote zorgen in relatie tot dit wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten). Deze leden ondersteunen de voorgestelde wijzigingen.

De leden van de VVD-fractie vragen wel of de regering nadrukkelijk wil motiveren waarom het begrip «belanghebbende» in dit voorstel niet verder is ingeperkt.

De leden van de VVD-fractie zien verder dat naast luchtkwaliteit ook Natura 2000 en de Vogel- en Habitatrichtlijn voor veel vertraging en blokkades zorgen bij (nieuwe) infrastructuurprojecten. Waarom wordt hier geen aandacht aan besteed?

De leden van de VVD-fractie willen weten of de regering ook kennis heeft genomen van de bezwaren van Stichting Natuur en Milieu. Deze stichting stelt dat de voorgenomen wijziging een onaanvaardbare ingreep is in de besluitvorming, schadelijk is voor de natuur en een ongewenste inperking van het luchtkwaliteitsonderzoek behelst. Verder betoogt deze stichting dat vooruitlopen op het NSL schadelijk is voor het milieu, dat bevrozing van de onderzoeksgegevens met twee jaar veel ingrijpender is dan het lijkt en dat deze aanpassing in strijd is met het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie Elverding. De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de reactie van de regering op deze bezwaren.

De leden van de VVD-fractie vragen zich ook af of de regering nog steeds van oordeel is dat «ontkoppeling» niet noodzakelijk is om het slot van de bouw van wegprojecten af te halen. Deze leden vragen of de regering dit nadrukkelijk wil motiveren.

De leden van de VVD-fractie vragen zich ten slotte af in hoeverre de systematiek volgend uit de aanbevelingen van de Commissie Elverding, waarvan de neerslag gedeeltelijk is te vinden in het voorliggende wetsvoorstel, ook van toepassing kan worden verklaard op andere infrastructuurprojecten, waaronder inbegrepen infrastructuurprojecten door provincies en gemeenten.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met zorg kennis genomen van het voorstel tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten). GroenLinks heeft indertijd tegen de Spoedwet wegverbreding gestemd, omdat zij, los van het punt dat de fractie überhaupt geen voorstander is van grootschalige uitbreidingen van het wegennet, niet inzag waarom het milieubelang en de belangen van omwonenden van snelwegen (bijvoorbeeld op het punt van hun gezondheid) ondergeschikt gemaakt zou moeten worden aan het boeken van tijdswinst bij de aanleg van wegen. Het feit dat de projecten die met de spoedwet «vlotgetrokken» hadden moeten worden, alsnog stil kwamen te liggen doordat de Raad van State oordeelde dat de luchtkwaliteitsnormen

realisatie van dergelijke projecten in de weg zaten, zien de leden van de GroenLinks-fractie als een ondersteuning van dat standpunt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van bovengenoemd wetsvoorstel, dat beoogt de verbreding van snelwegen te versnellen. Deze leden hebben de indruk dat het wetsontwerp een ingrijpende wijziging bevat van de bestaande wetgeving. Het wetsontwerp bevat immers niet alleen wijzigingen in de procedure voor Spoedwet-projecten, maar ook in die van (vrijwel) alle wegprojecten onder de Tracéwet.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe deze ingreep in de totale infrastructuurplanning zich verhoudt tot het advies van de Commissie Elverding, die toepassing en eventuele wijziging van de Spoedwet wegverbreding uitdrukkelijk beperkt ziet tot projecten waarbij brede consensus bestaat over nut en noodzaak en waarvoor breed draagvlak bestaat. Deze leden constateren dat de regering afwijkt van het kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Elverding, waarin de wijziging van de bestaande Spoedwet wegverbreding nog beperkt was tot alleen Spoedwet-projecten. Zij vragen dit te motiveren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder wat de stand van zaken is ten aanzien van de motie Cramer c.s. ten aanzien van het verbreden van de spoedwet met spoorinfrastructuur (29 385, nr. 39). In de begroting wordt hiervoor verwezen naar de Quick Scan Spoor, maar hierin is niets terug te vinden over de uitvoering van deze motie.

Genoemde leden vragen welke mogelijkheden de regering ziet om de realisatie van spoorprojecten aanmerkelijk te versnellen en welke voorstellen de Kamer hiertoe kan verwachten.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel, dat beoogt versnelling van de uitvoering van wegaanpassingsprojecten mogelijk te maken. Het spreekt deze leden aan, dat de regering serieus zoekt naar een verantwoord evenwicht tussen enerzijds het vereenvoudigen van de onderzoekslast voor de besluitvorming over wegprojecten en anderzijds de noodzakelijke zorgvuldigheid van de besluitvorming.

3. De projecten

De Memorie van Toelichting bevat een bijlage met projecten waarvoor de vereenvoudiging van de onderzoekslast mogelijk effect zal hebben. De leden van de PvdA-fractie vragen om een toelichting op de vraag waar deze vereenvoudiging van afhankelijk is. Is bij deze projecten ook de vereenvoudigde procedure mogelijk en zo ja, van welke criteria hangt het af of de vereenvoudigde procedure gevolgd wordt?

Met de beoogde uitvoering van de Spoedwet wegverbreding was veel geld gemoeid. De leden van de SP-fractie constateren dat veel van het geld dat hiervoor gereserveerd werd, bleef liggen doordat projecten stilvielen en vervolgens elders werd ingezet. Nu beoogt de regering deze projecten alsnog met spoed aan te leggen. Hiervoor is wederom geld nodig. De leden van de SP-fractie vragen zich af hoeveel geld er nu naar deze projecten moet gaan. Wat zijn de kosten van de beoogde versnelling met dit wetsvoorstel en welke kasschuif is hiervoor nodig?

Volgens de Memorie van Toelichting kunnen zo'n 17 projecten worden versneld. Om deze versnelling te bereiken spelen meerdere factoren een rol. De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat deze versnellingen concreet inhouden. Kan er aangegeven worden welke projecten hoeveel eerder worden opgeleverd? De overige projecten worden nu «volgens planning» opgeleverd. Waarom kan hier ook geen versnelling worden

gerealiseerd? De leden van de ChristenUnie-fractie en de SGP-fractie vragen hoe groot de beoogde versnelling als gevolg van dit wetsvoorstel is en wat de nieuwe planning van de genoemde projecten wordt. Voor de projecten die volgens planning kunnen worden uitgevoerd vragen de leden van de ChristenUnie-fractie voor welke projecten geldt dat de planning afhankelijk is van voorliggend wetsvoorstel en welke omvang de nu voor deze projecten voorziene vertraging heeft, die wordt opgelost door voorliggend wetsvoorstel.

4. Vereenvoudiging van onderzoeken ten behoeve van besluitvorming

Er is al eerder voorgenomen om te komen tot een algemene wijziging van de regeling voor de milieueffectrapportage (MER) in de Wet milieubeheer. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of we niet eerst dat debat over het vervallen van richtlijnen, startnotitie, alternatieven en meest milieuvriendelijke alternatieven moeten afronden. Deze leden zouden graag eerst dát debat afronden.

5. Luchtkwaliteit

Binnenkort verschijnt het rapport Verheijen over het berekenen en meten van luchtkwaliteit. Mogelijk zou naar aanleiding daarvan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) moeten worden aangepast. De leden van de PvdA-fractie willen graag weten wat dat voor gevolgen zou hebben voor deze wet.

Veel projecten zijn in het verleden stil komen te liggen omdat niet aan de luchtkwaliteitseisen voldaan werd. Dit wetsvoorstel beoogt dit probleem op te lossen. De leden van de SP-fractie constateren dat het een mogelijke oplossing geeft om te voorkomen dat bouwprojecten stil komen te liggen, maar niet aangeeft hoe de oorzaak daarvan aangepakt wordt. Oftewel: de leden van de SP-fractie constateren dat dit wetsvoorstel geen oplossing biedt voor het wegnemen van de problemen met de luchtkwaliteit. Sterker nog: deze leden vrezen dat dit wetsvoorstel de problemen met de luchtkwaliteit enkel vergroot. Kan de regering aangeven welke gevolgen voor de luchtkwaliteit zij van dit wetsvoorstel verwacht?

De Spoedwet wegverbreding van toenmalig minister Roelf de Boer is vastgelopen in met name luchtkwaliteitsregels. De leden van de VVD-fractie vragen de regering of zij kan garanderen dat dit wetsvoorstel niet eenzelfde lot zal ondergaan.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering tevens of de overige regelgeving die van belang is voor luchtkwaliteit, namelijk het besluit MER en de wet luchtkwaliteit, ook wordt aangepast.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af waarom de regering met dit wijzigingsvoorstel niet gewacht heeft op het advies van de Commissie Verheijen, die aanbevelingen zal doen ten aanzien van het berekenen en meten van luchtkwaliteit. Kan de regering garanderen dat er met deze wetswijziging geen stappen worden gezet die strijdig zijn met het advies van deze commissie?

7. Beroep en bestuursprocesrecht

De leden van de CDA-fractie constateren dat in de Memorie van Toelichting wordt vermeld dat in het kader van de wetgevingsnota onderzocht zal worden in hoeverre er op andere wijze mogelijk gemaakt kan worden dat de gegrondverklaring van een beroep niet automatisch tot vernietiging van het besluit leidt. Kan de regering aangeven of er initiatieven zijn om

de toepassing van artikel 6:22 van de Algemene wet bestuursrecht te verruimen? Of blijft alleen schending van een vormvoorschrift bestaan? Graag een reactie.

De leden van de CDA-fractie constateren verder dat artikel 25b, eerste lid van de Tracéwet de termijn bevat waarbinnen de Afdeling bestuursrecht-spraak moet beslissen over beroepen tegen een tracébesluit, te weten twaalf maanden na ontvangst van een verweerschrift. Volgens de Memorie van Toelichting is in het kabinetsstandpunt aangegeven dat in overleg met de Raad van State bezien zal worden of en in hoeverre deze termijn kan worden aangescherpt. Kan de regering inmiddels meer duidelijkheid geven over de uitkomsten van het overleg met de Raad van State? Zijn er aanwijzingen dat de termijn wordt verkort?

8. Overgangsrecht

Indien de situatie zich voordoet dat het voor een wegaanpassingsproject waarvoor reeds een ontwerpwegaanpassingsbesluit ter inzage is gelegd, wenselijk is dat het onder het nieuwe recht kan worden afgedaan, dan kan dit worden bereikt door het ontwerpwegaanpassingsbesluit opnieuw ter inzage te leggen. De leden van de CDA-fractie vragen de regering of dit niet tegen de geest van het wetsontwerp ingaat. Immers, het opnieuw ter inzage leggen zal tijd in beslag nemen. Of verwacht de regering daarbij geen tijdverlies?

Artikelsgewijs

Artikel I

A (artikel 3 (verhouding tot Tracéwet en Wet milieubeheer))

De leden van de PvdA-fractie staan wel achter het doel van de wetswijziging (versnelling voor diverse projecten mogelijk maken), maar in de ogen van genoemde leden geldt dat niet voor alle projecten. In het kader hiervan willen deze leden weten of het bepaalde in artikel 2, eerste lid onder b. van de Tracéwet betekent dat de bepalingen uit de gewijzigde Spoedwet op alle Tracéwet-projecten van toepassing zijn. Heeft de Spoedwet alleen betrekking op de zogenaamde Spoedwet-projecten (ZSM 1 en ZSM 2) of ook op alle wegverbredingen volgens de Tracéwet en dus eigenlijk op alle toekomstige wegprojecten die immers bijna allemaal wegverbredingen zijn? De leden van de PvdA-fractie gaan uit van het eerste. Graag een reactie van de regering.

Het wetsvoorstel beschrijft een vereenvoudiging van de procedure om te komen tot een MER waardoor de MER in omvang beperkt wordt, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit ervan. De leden van de SP-fractie vragen zich af waarin deze kortere MER verschilt van een andere MER. En waarom wordt er niet altijd gekozen voor een kortere MER, als die toch dezelfde kwaliteit heeft?

De leden van de VVD-fractie willen graag bevestigd krijgen dat de voorgestelde wetswijziging zal leiden tot regelgeving omtrent de MER die volledig is teruggebracht tot de verplichtingen die volgen uit de Europese richtlijn terzake.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er met de voorgestelde, ingrijpende wijziging van de MER, waarbij startnotitie, richtlijnen, meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), advies Commissie-MER en MER-evaluatie worden geschrapt, niet een aantal belangrijke kwaliteitswaarborgen in het besluitvormingsproces verloren gaat.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat er vooruitgelopen wordt op een algemene wijziging van de MER-regeling in de Wet milieubeheer. Genoemde leden vragen of het inderdaad zo is dat alle in het wetsontwerp genoemde wijzigingen ook zijn voorgenomen in de algemene wijziging van de Wet milieubeheer en welke argumenten de regering heeft voor zo'n ingrijpende wijziging. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het juist is dat de rol van de Commissie-MER bij de besluitvorming over wegprojecten sterk wordt teruggebracht. Genoemde leden vragen nut en noodzaak hiervan te onderbouwen en aan te geven in hoeverre dit bijdraagt aan een zorgvuldig besluitvormingsproces en aan het te bereiken draagvlak. Genoemde leden geven in overweging de aanpassingen in het kader van de MER te behandelen bij de discussie over de algemene wijziging van de MER, alvorens zo'n wijziging in een specifieke sectorwet aan te brengen. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de indruk dat de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van de MER met name zijn ingegeven door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 september 2004 dat er wel een MER-plicht geldt voor wegverbredingen met een aanzienlijk nadelig gevolg voor het milieu. Het nu voorliggende voorstel beoogt deze MER-plicht te vereenvoudigen voor alle Spoedwet-projecten. Genoemde leden vragen of in het licht van de uitspraak van de Raad van State is overwogen om te komen tot een nadere definitie van de MER-plicht zodat duidelijk is welke projecten niet MER-plichtig zijn en voor de overige projecten de huidige procedures gehandhaafd kunnen blijven.

(artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid)

De regering stelt zich op het standpunt dat het met spoed wegnemen van knelpunten in het rijkswegennet dermate urgent is, dat het bevriezen van de onderzoeksgegevens een gerechtvaardigde beperkte afwijking van de algemene uitgangspunten is. De leden van de CDA-fractie steunen deze visie. Wel zijn deze leden benieuwd waarom hierbij gekozen is voor een termijn van twee jaar en niet voor bijvoorbeeld een termijn van drie jaar. Ook de leden van de VVD-fractie vragen naar de motivatie voor deze termijn.

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd hoe de regering ervoor gaat zorgen dat ook onwelgevallige onderzoeken behoren tot de gegevens die aan het ontwerpbesluit ten grondslag liggen. Ze vragen zich hierbij af of ervoor – dat het ontwerpbesluit vaststaat – voldoende gelegenheid is om alternatief onderzoek aan te reiken. Wordt contra-expertise vóór het ontwerpbesluit voldoende gewaarborgd?

De leden van de SP-fractie constateren dat er in het verleden vaak fouten gemaakt zijn bij Spoedwet-projecten en Tracéwet-projecten. Door gewijzigde omstandigheden of onzorgvuldigheid is menig besluit dan ook veranderd. Dit kwam dan ten goede aan de kwaliteit van die besluiten, maar ging ten koste van de voortgang van het project. De leden van de SP-fractie denken dat het onverstandig is om te regeren zonder te kijken naar gewijzigde omstandigheden. Een projectbesluit baseren op oude (of soms zelfs onjuiste) gegevens past niet bij een degelijk bestuur. Deze leden verzoeken de regering dan ook om de bepaling dat gegevens waarop besluiten zijn gebaseerd, niet ingehaald kunnen worden door betere en actuelere gegevens, te schrappen uit dit wetsvoorstel.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met verbazing kennis genomen van het feit dat de regering de kritiek van de Raad van State op het voorstel om onderzoeksgegevens twee jaar te bevriezen, negeert. Deze leden vragen zich sowieso af hoe de regering haar voorstel rijmt met

de huidige praktijk, waarbij juist de Rijksoverheid zelf hangende een procedure bij regelmaat nieuwe onderzoeksrapporten aandraagt. Maar belangrijker is, dat de rechter te allen tijde zelf de bevoegdheid houdt om te bepalen of de kwaliteit van de geleverde onderzoeksgegevens afdoende is. Heeft de regering andere argumenten voor het negeren van het advies van de Raad van State dan louter zijn stelling dat de maatschappelijke noodzaak om wegen te verbreden nu eenmaal erg groot is?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de regering bij het bevrozen van onderzoeksgegevens wil voorkomen dat dit leidt tot onbedoelde effecten, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid dat onderzoeken buiten beschouwing worden gelaten doordat ze niet aan het ontwerpbesluit ten grondslag worden gelegd en/of dat contra-expertise geen rol kan spelen. Zij vragen de regering uitvoeriger in te gaan op de principiële juridische punten in het advies van de Raad van State hierover. Verder vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe het bevrozen van onderzoeksgegevens zich verhoudt tot de bestuurlijke lus, die beoogt het mogelijk te maken om fouten in bijvoorbeeld verkeersprognoses te herstellen. Deze leden vragen waar de grens ligt tussen afwijkingen die kunnen worden beschouwd als rekenfout en dus zullen moeten worden gecorrigeerd, en afwijkingen die kunnen vallen onder het bevrozen van onderzoeksgegevens.

*(artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid)
en Artikel II – B (artikel 11a)*

Het onderzoeksgebied ten aanzien van de gevolgen van een voorgenomen wegaanpassing wordt beperkt tot een afstand van 1000 meter buiten de buitenste rijstrook. De leden van de CDA-fractie vragen zich af op basis van welke argumenten hierbij is gekozen voor een afstand van 1000 meter, en niet meer of minder.

De leden van de PvdA-fractie willen weten hoe de regering is gekomen tot de dwingend voorgeschreven inperking van het gebied voor luchtkwaliteitonderzoek.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben grote bezwaren tegen de beperking van het studiegebied van het luchtkwaliteitonderzoek dat gedaan moet worden bij een wegaanpassingsbesluit. Omdat het verbreden van een wegdeel vrijwel altijd gevolgen heeft voor de verkeerssituatie en dus voor de luchtkwaliteit op en langs de wegdelen voor en na het te verbreden wegdeel, ligt het niet voor de hand de onderzoeken te beperken tot enkel dat wegdeel. Omdat files de neiging hebben te verschuiven naar het volgende knelpunt op het moment dat een bestaand knelpunt (al dan niet tijdelijk) is opgelost, ligt het voor de hand om ook op wegdelen voor en na een te verbreden wegdeel onderzoek te verrichten naar de gevolgen, zeker wanneer daar mensen omheen wonen. Kan de regering aangeven op welke wijze de gezondheidsbelangen van omwonenden van snelwegen die nu buiten het studiegebied vallen zijn meegewogen in de voorgestelde wetswijziging?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de inperking van het gebied voor luchtkwaliteitonderzoek niet tot onvolledig onderzoek en onvoldoende toetsing van de luchtkwaliteiteffecten zal leiden en wat hiervan de gevolgen zijn voor de gezondheid van mensen en voor het milieu. Genoemde leden vragen hoe de inperking van het studiegebied zich verhoudt tot de Europese regelgeving inzake luchtkwaliteit. Zij vragen om een nadere onderbouwing van de stelling dat deze inperking in het licht van de Europese wetgeving toelaatbaar is.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder of met dit voorstel niet meer verantwoordelijkheid en druk komt te liggen bij de decentrale overheden om meer maatregelen te nemen dan reeds voorzien. In het NSL moeten de effecten op de luchtkwaliteit buiten het studiegebied worden opgevangen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of deze effecten zijn onderzocht en of bekend is hoe groot deze effecten (globaal) zijn. Deze leden zouden graag een nadere onderbouwing zien van de stelling dat deze effecten buiten het studiegebied in het NSL kunnen worden opgevangen als alle projecten die zijn genoemd in de bijlage van de Memorie van Toelichting conform de voorgestelde systematiek worden behandeld.

*(artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid)
en Artikel II – C (artikel 15, eerste lid)*

Zeker in de situatie van een nieuwe manier van werken lijkt het de leden van de PvdA-fractie onjuist om zaken via een ministeriële regeling af te handelen. Een AMvB lijkt deze leden meer op zijn plaats. Graag een reactie van de regering.

De leden van de ChristenUnie-fractie delen de constatering van de regering dat er vaak sprake is van grote onzekerheidsmarges bij berekeningen om aan te tonen dat aan milieunormen kan worden voldaan en dat deze marges moeten worden erkend. Concreet wordt voorgesteld te gaan werken met vuistregels («eenvoudiger rekenen»). Voor de vuistregels wordt voorgesteld bij ministeriële regeling te voorzien in effectbepalingsmethoden. Dit is begrijpelijk, gezien het feit dat bestaande voorschriften ook zijn geregeld per ministeriële regeling. Bij het voorliggende voorstel gaat het echter om methoden voor effectbepaling die van direct belang kunnen zijn voor de besluitvorming. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een voorbeeld van een dergelijke effectbepalingsmethode. Voorts vragen deze leden of de regering bereid is het rekenen met vuistregels, of althans de kaders daarvan, te regelen via een AMvB-procedure, en zo nee, waarom niet?

C (artikel 4a (specifieke bepalingen met betrekking tot luchtkwaliteit)) en Artikel II – B (artikel 11a)

De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe de in de in deze wijziging voorgestelde inwerkingtreding met terugwerkende kracht van het NSL (op 1 januari 2009, indien de Staten-Generaal deze wet op een latere datum aanvaarden), zich verhoudt tot de mogelijkheid dat het NSL later dan nu gepland in werking treedt.

De regering schat uitstel van het NSL in op één jaar. Vandaar dat aanneemelijk moet worden gemaakt dat gedurende dat jaar geen, of minder dan 1%, overschrijding van grenswaarden optreedt. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af hoe reëel de inschatting van het uitstel van het NSL is. En heeft de regering de indruk dat de Europese Commissie deze wijze van vooruitlopen op het NSL zal accepteren?

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom er voor gekozen is dit wetsvoorstel nu voor te leggen. Bij het wetsvoorstel wordt aangegeven dat de Europese Commissie op basis van het voorgenomen NSL uitstel zal verlenen van de verplichting om aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden te voldoen. Welke gevolgen zijn er voor dit wetsvoorstel als dit uitstel niet verleend wordt? En waarom wordt dit wetsvoorstel dan nu al voorgelegd?

De leden van de VVD-fractie willen weten of het wel is toegestaan om vooruit te lopen op Europese goedkeuring van het NSL. Ook vragen de

leden zich af of de regering verwacht dat er infrastructuurprojecten in de periode tot het van kracht worden van het NSL niet door kunnen gaan wegens luchtkwaliteitsproblemen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn niet overtuigd van de wijze waarop de regering de zorgen van de Raad van State pareert rond de samenhang van het wijzigingsvoorstel met het NSL. Zolang het NSL, bedoeld om uitstel te krijgen voor het halen van de luchtkwaliteitsnormen, niet is vastgesteld, achten deze leden het prematuur alvast een noodwet vast te stellen die daarop vooruitloopt. Dreigt een dergelijke noodwet niet weer te verzanden in een moeras van onzekerheden? Kan de regering uiteenzetten waarom er niet afgewacht kan worden of Nederland toestemming van de Europese Commissie krijgt om aan de normen te voldoen, om pas dan te bekijken of spoedwetgeving noodzakelijk is? Een zelfde bedenking hebben de leden van de GroenLinks-fractie aangaande de termijn waarop de gevolgen van een wegverbreding onderzocht moeten worden, en die nu op één jaar gesteld wordt. Dikwijls duurt het even voordat het verkeersbeeld zich heeft aangepast aan de nieuwe situatie en kan het verkeer (en daarmee de uitstoot van verontreinigende stoffen) in de loop der jaren nog flink toenemen. Waarom houdt de regering in haar wijzigingsvoorstel geen rekening met dit gegeven?

In het kader van de luchtkwaliteit wordt voorgesteld dat voor wegaanpassingsbesluiten op basis van het ontwerp-NSL aannemelijk moet worden gemaakt dat er geen, of ten hoogste 1%, overschrijding van de grenswaarden van de bewuste concentraties plaatsvindt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of daarbij een regeling is overwogen om na één jaar die concentraties ook daadwerkelijk te meten en zo nodig aanvullende maatregelen vast te stellen conform de adviezen van de commissie Elverding.

Het wetsontwerp maakt het mogelijk om vooruit te lopen op definitieve vaststelling en goedkeuring van het ontwerp-NSL. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens welke maatregelen de regering wil nemen als het ontwerp-NSL onverhoopt geen maximale derogatie krijgt, of als derogatie langer op zich laat wachten dan een jaar.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ten slotte wat er moet gebeuren als een weg nog niet in het ontwerp-NSL is opgenomen. Zij vragen of het in dat geval wel nodig is om alle effecten te onderzoeken en te toetsen.

Artikel II

De leden van de CDA-fractie kunnen instemmen met de keuze van de regering om de voordelen, die het wetsvoorstel beoogt voor wegverbredingsprojecten, niet te beperken tot projecten die onder het bereik van de Spoedwet vallen, maar om ook alle wegprojecten die onder het bereik van de Tracéwet vallen van deze voordelen te laten profiteren. Het kan niet namelijk niet zo zijn dat alleen een bepaald soort projecten profiteert van de nieuwe wettelijke regeling. Er moet op worden ingezet een zo breed mogelijk terrein te bestrijken.

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of dit wetsvoorstel betekent dat de Tracéwet-procedure vereenvoudigd wordt voor alle projecten waarbij sprake is van uitbreiding van de bestaande infrastructuur, ongeacht de mate van ingrijpendheid van deze uitbreiding. Zo nee, op basis van welke criteria wordt bij uitbreiding van bestaande infrastructuur de volledige Tracéwet-procedure gevolgd? En voor welke projecten blijft de volledige Tracéwet-procedure gehandhaafd?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de indruk dat er in het kader van het advies van de commissie Elverding verdere aanpassingen van de Tracéwet worden voorbereid. Zij vragen waarom er niet voor gekozen is de onderhavige wijziging van de Tracéwet een aparte procedure te laten doorlopen tezamen met deze andere aanpassingen in de Tracéwet (via de in het Actieplan Sneller en Beter aangekondigde wetgevingsnota). Genoemde leden vragen wanneer de Kamer de aangekondigde wetgevingsnota kan behandelen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben zich erover verbaasd dat de voorliggende wijziging van de Tracéwet niet voor advies is voorgelegd aan de Raad van State. De na het advies van de Raad van State aangebrachte wijziging in het wetsontwerp betreffen volgens genoemde leden geen technische details of ondergeschikte wijzigingen. Vrijwel alle wegprojecten in Nederland betreffen immers projecten voor wegverbredingen, waaronder ingrijpende projecten zoals de diverse verbredingen van de A2. Zeker voor de grotere wegverbredingen onder de Tracéwet geldt dat vrijwel altijd sprake is van ingrijpende effecten en vele tegengestelde belangen. Zorgvuldig onderzoek en een onafhankelijk advies van de Commissie-MER draagt daarbij bij aan een kwalitatief goed en breed gedragen besluit. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de regering deze kwaliteit in het vervolg wil waarborgen.

De leden van de SGP-fractie merken op, dat het wetsvoorstel een ingrijpende wijziging van de Tracéwet behelst. Hoe verhoudt dit zich tot het kabinetsstandpunt inzake de Commissie Elverding, waarin juist werd gekozen voor een duidelijk onderscheid tussen aanpassing van de bestaande Spoedwet wegverbreding en een herziening van de Tracéwet? Ligt de nu gekozen aanpak wel in de rede, gegeven het feit dat het bij de Tracéwet gaat om grote wegverbredingen en nieuwe wegen? Is het niet al te rigoureuus om ten aanzien van alle wegverbredingen volgens de Tracéwet (artikel 2, lid 1b) te bepalen dat er geen startnotitie, geen richtlijnen, geen alternatieven en ook geen MMA, geen advies Commissie-MER en geen MER-evaluatie hoeven te komen?

Advies Raad van State en nader rapport

De leden van de PvdA-fractie zouden graag een toelichting zien op de zinsnede onder punt 5 van het Nader Rapport van de regering. Hierin wordt aangegeven dat het wetsvoorstel op een viertal punten wordt verbeterd. Bij punt a staat dat de voorgestelde wijzigingen voor de Spoedwet ook gaan gelden voor (vrijwel) alle wegprojecten onder de Tracéwet. Dit lijkt de PvdA-fractie wel een ingrijpende wijziging, waarover de Raad van State zich niet heeft gebogen. De leden vragen op dit punt enige verduidelijking en toelichting.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Raad van State inmiddels van deze wijziging van de Tracéwet op de hoogte is en wat het oordeel van de Raad van State is over het feit dat deze wijziging als een wijziging van niet ingrijpende aard wordt gezien. Deze leden vragen zich af of het niet gewenst en wellicht noodzakelijk is om dit (onderdeel van het) wetsontwerp alsnog aan de Raad van State voor te leggen. Ook de leden van de SGP-fractie vinden het niet geheel begrijpelijk dat de ingrijpende aanpassing van de Tracéwet niet is voorgelegd aan de Raad van State. Er is toch sprake van een ingrijpende wijziging, nu de voor de Spoedwet voorgestelde wijzigingen ook gaan gelden voor vrijwel alle wegprojecten onder de Tracéwet? De leden van de SGP-fractie informeren of het alsnog mogelijk is om deze wijziging voor te leggen aan de Raad van State.

De Raad van State stelt dat vernietiging van het wegaanpassingsbesluit (op grond van de gebruikte onderzoeksgegevens) ook tot vernietiging van het ontwerpbesluit leidt. De leden van de VVD-fractie vinden de reactie

van de regering op deze conclusie niet duidelijk. Deze leden krijgen graag een nadere toelichting op de «voorziening die het mogelijk maakt om eventuele gebreken in onderzoeken te herstellen». Gaat het hier over een bestuurlijke lus?

De leden van de GroenLinks-fractie achten het zorgwekkend dat met de wijzigingsvoorstellen die nu voorliggen opnieuw een stap wordt gezet in het inperken van de rechten van omwonenden en de zorgvuldigheid van de besluitvorming nog verder onder druk komt te staan. Deze leden constateren dat ook de Raad van State in haar advies op enkele punten stevige kritiek uit op de wetswijziging, zoals de Raad indertijd ook deed bij de Spoedwet zelf. Kan de regering aangeven hoe ze tot het besluit is gekomen de kritiek van de Raad van State op bepaalde punten te negeren, op het risico af dat wegverbredingsprojecten straks alsnog sneuvelen bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State?

De voorzitter van de commissie
Jager

De adjunct-griffier van de commissie
Tjink