

Vergaderjaar 2003–2004

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 maart 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het kabinetsstandpunt inzake de bespoediging van besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur (kamerstuk 29 385, nr. 1).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 26 maart 2004. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Gent (GL), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (Christen-Unie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

1

Heeft het voorgestelde regime ook betrekking op allerhande uitbreidingen van spoor- en waterinfrastructuur, die meer ingrijpen op de omgeving dan de aanleg van spitsstroken?

Ja, in het kabinetsstandpunt (p. 4) is aangegeven dat de huidige uitgebreide procedure alleen nog van toepassing zal zijn voor aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur. De verkorte tracéwetprocedure zal zowel voor de realisering van spitsstroken – uiteraard voor zover niet genoemd in de bijlage behorende bij de Spoedwet wegverbreding – en andere wijzigingen/uitbreidingen van hoofdwegen worden ingezet, als voor bepaalde wijzigingen/uitbreidingen van landelijke spoorwegen of hoofdvaarwegen. Het is overigens niet zo dat de uitbreidingen van een landelijke spoorweg of een hoofdvaarweg in alle gevallen meer ingrijpend zijn dan de aanleg van spitsstroken. In het wetsvoorstel wordt nader ingegaan op de wijzigingen van de hoofdinfrastructuur die onder de verkorte procedure vallen.

Het van toepassing zijn van de verkorte procedure geeft slechts aan dat een aparte stap ten behoeve van de locatiekeuze (de fase van het standpunt, voorafgegaan door de trajectnota) gemist kan worden, nu bij wijziging van bestaande infrastructuur zulks – anders dan bij nieuwe aanleg – geen rol speelt.

2

Waarom is er geen aandacht besteed aan de aanbevelingen van het evaluatieonderzoek over de milieutoets (pagina 117 van het onderzoek) en de planologische implicaties voor de bredere omgeving (pagina 119)?

Op pagina 117 van het evaluatie-onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om reeds in de verkenningfase een (lichte) milieutoets of -beoordeling uit te voeren ter zake van mogelijke toekomstige infrastructurele werken. Deze aanbeveling is overgenomen. Het gaat hier echter niet om een onderdeel van de voorgenomen wijziging van de Tracéwet. De verkenningfase is immers geen onderdeel van de procedure die in de Tracéwet wordt beschreven. Op pagina 6 van het kabinetsstandpunt is – als onderdeel van de verbetering van de interne procedure – ingegaan op de verscherpte voorwaarden om tot een planstudie over te gaan. Genoemd wordt onder andere het voorafgaande gedegen onderzoek dat verricht moet worden alvorens tot de start van een planstudie kan worden overgegaan. De lichte milieutoets/beoordeling maakt in veel gevallen al deel uit van dat gedegen onderzoek.

Op pagina 9 van het kabinetsstandpunt wordt aandacht besteed aan de planologische implicaties voor de bredere omgeving en aangegeven dat op dat punt artikel 4 van de Tracéwet zal worden gewijzigd.

3

Kan de minister aangeven welke stappen genomen moeten worden om te regelen dat de beslissingen, die door een overheid genomen worden bij infrastructuurprojecten volgens een rechter teruggedraaid moeten worden, omdat er – nadat de beslissing is genomen – nieuwe wetgeving van kracht is geworden (denk hierbij onder andere aan de uitspraak van de Raad van State inzake de baanverlenging van Eelde)? Hoe en wanneer denkt de minister dit geregeld te hebben?

In het evaluatierapport van de Universiteit Utrecht wordt in het kader van trage besluitvorming ingegaan op het feit dat als gevolg van vertraging nieuwe regelgeving en nieuwe beleidsregels van toepassing kunnen zijn (zie pagina 26).

Dat kan inderdaad betekenen dat bij het nemen van een tracébesluit rekening moet worden gehouden met regels, die nog niet van kracht waren bij het uitbrengen van een milieu-effectrapport of een ontwerp-tracébesluit. Wijziging van wetgeving nadien heeft in beginsel geen gevolgen voor eenmaal genomen besluiten, tenzij als gevolg van een gegrond bezwaar of een gegrond beroep een nieuw besluit moet worden genomen. Alsdan wordt het nieuwe besluit genomen met inachtneming van het recht, zoals dat geldt op het moment van het nemen van dat (nieuwe) besluit. Bij het geschil inzake de baanverlening van Eelde heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beslissing op bezwaar vernietigd inzake het zogenaamde A-besluit dat genomen was op verzoek van de exploitant om baanverlenging van baan 23-05 van 1 800 naar 2 500 meter (ABRvS, 3 december 2003, nr. 200 020 5524/1). Reden voor de vernietiging was echter niet gelegen in de na het (eerste) besluit tot stand gekomen wetgeving. De Afdeling oordeelde onder andere dat het gebruikte rekenmodel niet als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting genomen had mogen worden, omdat daarmee geen betrouwbaar beeld verkregen wordt van de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door de mogelijk gemaakte baanverlenging en het daarmee samenhangende toegestane gebruik. Het betreft geldende regelgeving die reeds voor de in geding zijnde beslissing van kracht was.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal door deze uitspraak opnieuw op het bezwaarschrift moeten beslissen met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling en het dan geldende recht. Ook een tracébesluit zal een betrouwbaar beeld moeten geven van onder andere de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door de in het tracébesluit mogelijke gemaakte aanleg of wijziging van de hoofdinfrastructuur. Tot nu toe heeft de Afdeling niet vanwege het gebruikte rekenmodel een tracébesluit vernietigd.

4

Kan de minister een reactie geven op de aanbevelingen van het CAW m.b.t. de schadevergoeding en nadeelcompensatie?

Van de Commissie van Advies voor de Waterstaatswetgeving (CAW) heb ik een waardevol briefadvies gekregen over dit onderwerp. Daarin is uitvoerig ingegaan op het probleem van de mogelijke samenloop van competenties (de gemeenteraad op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Minister op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999) ter zake van het toekennen van schadevergoeding in verband met tracébesluiten. Mede naar aanleiding van dit briefadvies zal in de Tracéwet een schadevergoedingsbepaling worden opgenomen ten einde dit soort problemen te ondervangen.

5

Hoe wordt de interne werkwijze precies verbeterd?

Voor het verbeteren van de interne werkwijze is een actieprogramma Goedkopere en Snellere Planstudies (GESP) opgesteld. De hoofdvraag van dit actieprogramma is: hoe kunnen verkenningen en planstudies sneller en goedkoper worden uitgevoerd onder de voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van een zorgvuldige besluitvorming?

Voorbeelden van acties uit dit programma zijn de volgende:

- In het verleden werd veelal, mede op verzoek van regionale bestuursorganen, een groot aantal alternatieven onderzocht. Nu worden slechts die alternatieven in de planstudie opgenomen, waarvan redelijkerwijs

kan worden verwacht dat ze ook tot uitvoering zullen kunnen leiden. Daarbij zal onder meer gebruik worden gemaakt van Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI), een systematiek om de kosten en de baten van de oplossing van een probleem te bepalen.

- In het verleden is veel inzet gepleegd om het maken van milieu-effectrapportages in de werkprocessen van VenW te integreren. Blijkens de door de Universiteit Utrecht uitgevoerde evaluatie van de Tracéwet en de recente evaluatie van de m.e.r.-regeling is dat voor de tracéprocedures gelukt. De evaluatie wees tevens uit dat daarbij de neiging bestaat om wat betreft milieuaspecten te streven naar volledigheid in plaats van noodzakelijkheid. Om die reden zal door het bevoegd gezag voortaan kritischer worden beoordeeld welke m.e.r.-aspecten in een studie moeten worden meegenomen en welke achterwege kunnen blijven. Hiervoor is een keuzemodel voor effectvoorspellingsmethoden in ontwikkeling dat in juni 2004 in gebruik kan worden genomen. Dit model kan door VROM en VenW als hulpmiddel worden gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen en het maken van de trajectnota.
- Hoewel elk project op zich uniek is, zijn er onderwerpen die voor elk project hetzelfde zijn. Om deze reden wordt onderzocht in hoeverre het meer standaardiseren van verkenningen en planstudies tot de mogelijkheden kan behoren. Daartoe is er een draaiboek opgesteld voor de interne VenW-procedures; er zijn standaardopdrachten en standaardbrieven opgesteld. Daarnaast zijn er initiatieven om tot meer kennisuitwisseling te komen. Zo worden er regionale projectleidersdagen georganiseerd en onderling de meest recente producten uit de Tracé/m.e.r.-procedure verspreid zodat tot vergelijkbare producten kan worden gekomen.
- Er wordt een inkoopstrategie uitgewerkt voor de producten uit de planstudie, op basis waarvan op de criteria tijd, geld en kwaliteit kan worden besloten (delen van) producten uit te besteden dan wel zelf te doen.
- Er is een planningsmethode (PPI) in gebruik voor de projecten. Hier worden de besluitvormingsmomenten in geïntegreerd, zodat ook op de besluitvormingsmomenten beter kan worden gestuurd.

6

Kan de beoogde procedureverkorting worden uitgedrukt in maanden en/of jaren?

De huidige Tracéwet bepaalt dat maximaal 17 maanden na de terinzagelegging van de trajectnota/MER het tracébesluit moet worden vastgesteld; maximaal zes maanden na de terinzagelegging van de trajectnota/MER dient een standpunt te worden vastgesteld en binnen zes maanden na het (positieve) standpunt moet een ontwerp-tracébesluit worden uitgebracht. Verwacht mag worden dat met het laten vervallen van deze twee fasen een jaar winst wordt geboekt, zeker in die gevallen dat tegelijkertijd met het afronden van het MER reeds wordt begonnen met het opstellen van ontwerp-tracébesluit.

Daarnaast is de verwachting dat ook de maatregelen die zullen leiden tot een verbetering van de interne procedures tijdwinst zullen opleveren voor de besluitvormingsprocedure.

Om die reden ga ik ervan uit dat de invoering van de verkorte procedure en de interne maatregelen een tijdwinst van 1 tot anderhalf jaar zal kunnen opleveren.

7

Met het onderhavige voorstel kan een tweede spoedwet voor wegaanpassingen achterwege blijven. Was deze tweede spoedwet niet al

in voorbereiding en zo ja wat is de stand van zaken?

In de brief van 27 mei 2003 heeft mijn ambtsvoorganger geschreven geen aanleiding te zien om te komen tot een tweede spoedwet en aangegeven dat de voorkeur ligt bij het op korte termijn tot stand brengen van een structurele wijziging van de Tracéwet, zodat er ook geen behoefte meer zal zijn aan een afzonderlijke spoedwet (Kamerstukken II 2002–2003, 28 679, nr. 41) In het kabinetsstandpunt is eveneens aangegeven dat een tweede spoedwet achterwege kan blijven (p. 2).

8

*Nog nader worden ingegaan op de «bestuursbevoegdheid tot wijziging?»
Wat houdt dit precies in voor de aanpassing van de Tracéwet?*

Ingevolge artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald, dat, tenzij de gemeenteraad zich daarbij een van deze bevoegdheden zelf heeft voorbehouden, burgemeester en wethouders volgens bij het plan te geven regelen het plan moeten uitwerken of binnen bij het plan te bepalen grenzen het plan kunnen wijzigen.

De Universiteit Utrecht heeft onderzocht of het wenselijk is om een soortgelijke bevoegdheid voor de Minister op te nemen in de Tracéwet. Geconcludeerd wordt dat het opnemen van een bestuursbevoegdheid (voor de Minister) tot wijziging van (ondergeschikte onderdelen van) het tracébesluit eerst overwogen zou moeten worden als onmiskenbaar zou blijken dat in de bestuurspraktijk regelmatig problemen opdoemen, die niet met behulp van flexibiliteitsbepalingen kunnen worden opgelost (p. 41 van het evaluatie-onderzoek).

In het kabinetsstandpunt (p. 9 en 10) is deze aanbeveling opgevolgd en zijn de redenen vermeld om af te zien van het opnemen van een dergelijke bevoegdheid in de Tracéwet.

9

Over welke typen projecten wordt nagedacht?

Bij de beantwoording van vraag 16 wil ik uitgebreid ingaan op de vraag op welke type projecten de verkorte procedure van toepassing zal zijn.

10

Aangegeven wordt dat vertraging van maanden op kan treden omdat goedkeuring door het bevoegd gezag maanden in beslag kan nemen. Op welke wijze gaat de minister de interne organisatie van het ministerie wijzigen, zodat deze vertragingen worden teruggedrongen?

De oorzaak van de vertraging die optreedt bij de goedkeuring door het bevoegd gezag van een ontwerp-tracébesluit (OTB) is niet alleen gelegen in de interne organisatie van het ministerie. Een belangrijke oorzaak van de vertraging is ook gelegen in het feit dat de geraamde kosten van een project hoger blijken dan het binnen de begroting gereserveerde budget. Op de ramingen wordt ingegaan bij de beantwoording van vraag 20. Daarnaast komt het OTB onder grote tijdsdruk tot stand, waardoor een eerste concept niet altijd de gewenste kwaliteit heeft voor besluitvorming. Bij de bespreking van een eerste concept wordt dan vaak nog een aantal omissies geconstateerd, die moeten worden opgelost alvorens een OTB ter besluitvorming kan worden voorgelegd. Hoewel een OTB altijd complex zal blijven door de gedetailleerdheid van de onderzoeksgegevens, zal de inspanning om te komen tot een eenduidiger geformuleerd standpunt naar verwachting leiden tot een verbetering van het interne besluitvormingsproces. Daarnaast wordt nu reeds steeds vaker

vroegtijdig contact gezocht met de betrokken partijen, zodat omissies reeds in een eerder stadium aan de orde komen en de kans op het halen van de wettelijke termijn voor het vaststellen van het OTB aanzienlijk wordt vergroot.

11

Is de uitvoering van een verkorte procedure wel te combineren met bepalingen uit de Wet geluidhinder die nu eenmaal veel tijd in beslag nemen?

In artikel 11 van de Tracéwet zijn de eisen opgesomd die worden gesteld aan een ontwerp-tracébesluit, zoals het beschrijven van de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 87d onderscheidenlijk 106c van de Wet geluidhinder en het noemen van de in het tracébesluit vast te stellen hogere waarden. Dat een project gerealiseerd wordt met behulp van de verkorte procedure heeft geen gevolgen voor de eisen die worden gesteld aan een ontwerp-tracébesluit. Het opstellen van een ontwerp-tracébesluit, waarvan het akoestisch onderzoek slechts één van de vele onderdelen is, kost meer tijd dan nodig is voor het akoestisch onderzoek zelf, dat doorgaans enkele maanden in beslag neemt. De bepalingen van de Wet geluidhinder vormen geen belemmering in de besluitvorming op grond van de verkorte procedure.

12

Kan een overzicht worden gegeven voor welke ingrepen in de hoofdinfrastructuur de verkorte procedure zal gelden? Zijn dit eenvoudige gevallen en hoe wordt dit gedefinieerd?

criterium voor de vraag op welke projecten de verkorte procedure van toepassing zal zijn, is niet de complexiteit van een project, maar de vraag of er nog een locatiekeuze aan de orde is. Bij wijzigingen aan bestaande infrastructuur is de locatie in beginsel gegeven, zodat de aparte trajectnota- en standpuntfase achterwege kan blijven. Bij de beantwoording van vraag 16 heb ik enkele voorbeelden genoemd.

13

Kan nog nader worden ingegaan op de rechtsbeschermingsmogelijkheden die de verkorte procedure zal bevatten?

De rechtsbeschermingsmogelijkheden tegen het (ontwerp-)tracébesluit blijven onverminderd van kracht. De invoering van de verkorte procedure brengt daarin geen wijziging. De verkorte procedure houdt in de kern in dat de fasen van trajectnota en standpunt zullen komen te vervallen. Dat brengt uiteraard mee dat de inspraakmogelijkheid op de trajectnota komt te vervallen (artikel 7 van de Tracéwet) en tevens de mogelijkheid voor de betrokken bestuursorganen om hun voorkeur van de in de trajectnota behandelde alternatieven en varianten aan te geven (artikel 8 van de Tracéwet).

14

Kan een overzichtstabel worden gegeven met de huidige tracéprocedure (verkenningen, startnotitie, inspraak/advies, richtlijnen, trajectnota/MER, inspraak/advies, standpunt, OTB, inspraak, TB, evaluatie) en de beoogde veranderingen?

In onderstaande tabel worden de verschillende stappen genoemd, die genomen moeten worden afhankelijk van het soort project.

In de eerste kolom is de huidige tracéwetprocedure opgenomen.

In de tweede, derde en vierde kolom zijn de stappen opgenomen op grond van de Tracéwet na invoering van de verkorte procedure.

Opmerkingen:

- Voorafgaande aan de aanvangsbeslissing vindt een gedegen onderzoek plaats bij voorbeeld aan de hand van de werkwijzer MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl. De verkenningenfase maakt geen deel uit van de tracéwetprocedure.
- De bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang, die gebruikt is voor de Betuweroute en de HSL-Zuid, is in dit overzicht buiten beschouwing gelaten.
- De voorgenomen wijziging van de Tracéwet heeft geen gevolgen voor de uitvoeringsbesluiten. Korthedshalve wordt gesproken van «uitvoering».

Tabel: Overzicht van de beoogde veranderingen

Huidige Tracéwet-procedure	(Toekomstige) procedure voor aanleg nieuwe hoofdinfrastructuur	(Toekomstige) verkorte Tw-procedure voor m.e.r.-plichtige activiteiten	(Toekomstige) verkorte Tw-procedure voor niet-m.e.r.-plichtige activiteiten
1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing
2. Startnotitie	2. Startnotitie	2. Startnotitie	-
3. Inspraak SN	3. Inspraak SN	3. Inspraak SN	-
4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	4. Advies Cie m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen	
5. Richtlijnen	5. Richtlijnen	5. Richtlijnen	-
6. Trajectnota/MER	6. Trajectnota/MER	-	-
7. Inspraak TN/MER	7. Inspraak TN/MER	-	
8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.	8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.		
9. (Positief*) standpunt	9. (Positief*) standpunt	-	-
10. Ontwerp-tracébesluit	10. Ontwerp-tracébesluit	6. Ontwerp-tracébesluit/MER	2. Ontwerp-tracébesluit
11. Inspraak OTB/MER	11. Inspraak OTB/MER	7. Inspraak OTB/MER	3. Inspraak OTB
-	-	8. Toetsingsadvies Cie m.e.r.	
12. Tracébesluit	12. Tracébesluit	9. Tracébesluit	4. Tracébesluit
13. Beroep bij de ABRvS	13. Beroep bij de ABRvS	10. Beroep bij de ABRvS	5. Beroep bij de ABRvS
14. Uitvoering	14. Uitvoering	11. Uitvoering	6. Uitvoering
15. Evaluatie	15. Evaluatie	12. Evaluatie	-

* Bij een zogenaamd negatief standpunt wordt de tracéwetprocedure stopgezet.

15

In welke gevallen zal niet langer een m.e.r.-procedure worden gevolgd en hoe rijmt dit met het Besluit milieu-effectrapportage 1994?

Het oorspronkelijke wetsvoorstel van de Tracéwet ging uit van het adagium: «er is alleen tracéplicht bij een m.e.r.-plicht» (Kamerstukken II, 22 5000, nr. 6, p. 8). Eén van de uitgangspunten van de wetgever was om te zorgen voor een goede aansluiting van regels inzake de voorbereiding van tracébesluiten bij de regelgeving inzake de m.e.r.

De wens om de verkorte tracéwetprocedure ook van toepassing te laten zijn op bepaalde in beginsel niet m.e.r.-plichtige activiteiten, heeft tot gevolg dat bovengenoemd adagium wordt losgelaten. Het is de bedoeling dat alleen aan de hand van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 wordt

bepaald of er sprake is van een m.e.r.-plichtig besluit. Daarmee wordt ook meer recht gedaan aan de strekking van de onderscheiden wets-systematiek. De Wet op de waterkering en de Spoedwet wegverbreding gaan uit van het zelfde systeem.

Dit betekent dat als in bepaalde gevallen niet langer een m.e.r.-procedure wordt gevolgd, de reden daarvoor enkel en alleen gelegen is in de (eventueel gewijzigde) reikwijdte van het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Gaarne wil ik benadrukken, dat de voorgestelde wijziging van de Tracéwet geen wijziging of beperking van de m.e.r.-plicht beoogt of ten gevolge heeft. Slechts wordt beoogd om mogelijk te maken dat ook voor bepaalde niet m.e.r.-plichtige activiteiten de tracéwetprocedure wordt gevolgd.

16

Wat is in de ogen van de minister een wegaanpassing (waarvoor de verkorte procedure gaat gelden) en wat is nieuwe infrastructuur? Kan dit worden toegelicht aan de hand van voorbeelden, waaronder wegverbreding, aanpassing knooppunten, plaatsen van geluidsschermen?

Onder nieuwe infrastructuur wordt verstaan infrastructuur (een verbinding) die nog niet aanwezig is (A4 Delft-Schiedam, de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, de Zuiderzeelijn, etc.). In het kabinetstandpunt is aangegeven dat voor dit soort projecten de huidige uitgebreide tracéwetprocedure van toepassing zal zijn/blijven omdat de zelfstandige trajectnota/MER- en standpuntfase nuttig geacht wordt waar de veelal zeer ingrijpende tracékeuze nog moet worden gemaakt.

Over alle tracéwetplichtige wijzigingen van de bestaande hoofdwegen, landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen, zal besluitvorming plaatsvinden met behulp van de verkorte procedure.

Voor hoofdwegen betreft dit niet alleen de aanleg van spitsstroken maar bijvoorbeeld ook de aanleg van extra «normale» rijstroken. (Een en ander ook voor zover de projecten niet genoemd zijn in de bijlage van de Spoedwet wegverbreding).

De wegverbreding, de locatie van de geluidsschermen, de aanpassing van de knooppunten zijn dan in voorkomende gevallen onderdeel van het tracébesluit.

De term wegaanpassingsbesluit blijft gereserveerd voor de besluiten op grond van de Spoedwet wegverbreding. Op die manier wordt aan de hand van de naamgeving duidelijk of de Tracéwet dan wel de Spoedwet wegverbreding van toepassing is.

Verder zal ook de vergroting van het oppervlakte van een (bestaande) hoofdvaarweg en bepaalde wijzigingen aan het (bestaande) spoor worden gerealiseerd met behulp van de verkorte procedure.

17

Hoe groot zal naar verwachting de tijdwinst zijn bij een aanpassingsproject als de verkorte procedure van kracht is?

Zie het antwoord op vraag 6.

18

Hoe wordt voorkomen dat de verkenningsfase – van een project dat uiteindelijk niet doorgaat – onnodig lang heeft geduurd doordat eerst van de alternatieven de financiering moest zijn doorgerekend voordat het project afgevoerd kon worden van het MIT?

Juist door in de verkenning een goede analyse te maken van de problemen, de oorzaken en de mogelijke oplossingen (incl. ramingen van de kosten van die oplossingen) kan voorkomen worden dat een planstudiefase onnodig lang duurt. De verkenningfase gaat vooraf aan de eigenlijke besluitvormingsprocedure en heeft mede ten doel om die vlot en doelgericht te kunnen doorlopen. De kostenraming is een essentieel onderdeel van deze besluitvorming.

19

Waarom wordt er geen melding gemaakt van het ontbreken van een actuele vervoersvisie (SVV-2/NVVP) als een basisgegeven bij de planstudiefase? Is dit niet van belang bij het geven van alternatieven?

In de planstudiefase worden per alternatief de verkeerskundige effecten op basis van de inzichten van dat moment onderzocht. Deze worden in het kader van de besluitvorming getoetst aan het geldende beleidskader. Momenteel is dat nog het SVV-2. Daarnaast brengt een zorgvuldige voorbereiding van tracébesluiten mee dat rekening moet worden gehouden met relevante (nieuwe) feiten en omstandigheden. Vanaf het moment dat de Nota Mobiliteit van kracht is, zal worden getoetst aan dit kader.

20

Het kabinet is van mening dat de besluitvorming over infrastructuurprojecten gebaseerd moet zijn op betrouwbare kostenramingen, al is dit een tijdrovend onderdeel van de planstudiefase. Welke marges hanteert het kabinet bij het begrip «betrouwbaar» en kan een overzicht worden gegeven van het verschil tussen de initiële kostenramingen van projecten betreffende de hoofdinfrastructuur en de daadwerkelijke kosten?

De betrouwbaarheid (of trefzekerheid) van kostenramingen wordt groter naarmate er een scherper beeld is van het project dat zal worden gerealiseerd. Aan het begin van een planprocedure zijn de onzekerheden veel groter, zowel ten aanzien van de eigenschappen en kenmerken van het project als ten aanzien van de technische uitvoeringswijze. Vanuit deze gedachte worden verschillende eisen gesteld aan de betrouwbaarheid van kostenramingen in verschillende fasen van de besluitvorming: Aan het eind van de verkenning is de bandbreedte rondom het bedrag van de uitkomst van de raming maximaal 50% per alternatief. De kostenramingen van de alternatieven die in de trajectnota zijn opgenomen kennen een bandbreedte van maximaal 25%. Ten tijde van het tracébesluit bedraagt de bandbreedte rondom de raming van het gekozen alternatief maximaal 15%.

Voor de ontwikkeling van de geraamde kosten van projecten en de daadwerkelijke kosten wordt verwezen naar het MIT-projectenboek, waarin jaarlijks de wijzigingen worden vermeld en toegelicht.

21

«Rekening houden met regionale wensen als ook overeenstemming wordt bereikt over de financiering» – betekent dit dat extra inpassingseisen voor rekening van de regio komen?

Ja, extra regionale inpassingswensen bovenop de wettelijk vereiste inpassing, komen – in principe – voor rekening van de regio.

22

Waarom kan de Tweede Kamer pas bij het uitkomen van het nieuwe MIT op de hoogte gesteld worden van uitkomst naar een onderzoek naar de mogelijkheden om op een snellere wijze tot betrouwbare kostenraming te komen? Waarom moet dit onderzoek zo lang duren? Hoe verhoudt zich dit

tot het nieuwe spelregelkader voor het MIT dat in het voorjaar van 2004 aan de Kamer gezonden wordt (29 200 A nr 14)? Is dit nieuwe spelregelkader zinvol als nog niet duidelijk is welke mogelijkheden er zijn om de kostenraming naar de verkenningsfase te schuiven?

Met deze zinsnede in het kabinetsstandpunt wordt vooral bedoeld aan te geven dat de raming een betrouwbaarheid moet hebben die past bij het stadium van besluitvorming. Met andere woorden als de procedure nog zeer pril is, zijn de eisen aan de betrouwbaarheid van de kostenraming nog niet zo hoog en hoeft deze nog geen al te grote inspanningen te kosten. Verderop in de besluitvorming is deze inspanning wel gerechtvaardigd en is die ook mogelijk, omdat het beeld van het project dan veel scherper is. In het MIT 2005 zal hier een beschouwing aan worden gewijd. In het nieuwe spelregelkader zal deze gedachtegang een plaats krijgen. Graag wil ik in het voorjaar 2004 met u over het eindconcept van gedachten wisselen, zodat het aansluitend definitief kan worden vastgesteld.

Het is overigens niet zo dat de kostenraming naar de verkenning wordt geschoven. In alle fasen van de procedure worden ramingen gedaan. De functie van deze kostenramingen is verschillend. Vóóordat een tracébesluit is genomen heeft de kostenraming ten doel inzicht te bieden in de realisatiekosten door een vergelijking tussen alternatieven te maken. Nadat een tracébesluit is genomen, is de kostenraming nodig om vast te stellen welk budget in de begroting moet worden gereserveerd om het desbetreffende project te kunnen realiseren. Dat bedrag is vervolgens ook taakstellend, hetgeen betekent dat RWS de taak krijgt om het project tegen maximaal dát bedrag te realiseren (inclusief eventuele bijdragen van derden).

23

Hoe verhoudt de verkorte procedure zich tot het instrumentarium van het wetsvoorstel tot wijziging van de WRO, en specifiek tot het aanwijzingsbesluit en het rijksbestemmingsplan?

Het wetsvoorstel inzake de Wet ruimtelijke ordening is op 23 mei 2003 aanhanging gemaakt bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2002–2003, 28 916, nrs. 1–2). De inwerkingtreding van de wet zal plaatsvinden nadat de Invoeringswet van kracht geworden is. In de memorie van toelichting is reeds ingegaan op de relatie tussen het rijksbestemmingsplan, het rijksprojectbesluit en het tracébesluit (28 916, nr. 2, p. 39). Het ligt dan ook in de lijn van de verwachting dat ook de Tracéwet zal worden gewijzigd naar aanleiding van de Wet ruimtelijke ordening.

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet zal reeds, vooruitlopend op een toekomstige wijziging van de Tracéwet als gevolg van de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening, gekozen worden voor een veelal technische aansluiting bij de rijksprojectenprocedure. De verkorte procedure komt procedureel in hoge mate overeen met de rijksprojectenprocedure. Zo kent ook de rijksprojectenprocedure geen voorafgaande projectnota of standpuntfase.

Het wetsvoorstel inzake de Wet ruimtelijke ordening voorziet ook in mogelijkheden tot het geven van aanwijzingen aan o.a. de gemeenteraad. Met een rijksbestemmingsplan (dat materieel op één lijn staat met een tracébesluit en een rijksprojectbesluit) wordt door het Rijk zelf direct en juridisch bindend de bestemming van een concreet gebied en het gebruik daarvan vastgelegd in verband met (inter)nationale belangen. Daarmee wordt gekozen voor een ander instrument dan dat van het geven van een aanwijzing.

24

Kan de minister aangeven wat «uitbreiding van het toepassingsbereik van de tracéwetprocedure» inhoudt?

In artikel 2 van de Tracéwet wordt aangegeven voor welke infrastructurele activiteiten de tracéwetprocedure moet worden doorlopen. Is een bepaalde activiteit niet genoemd in artikel 2, dan zal het project gerealiseerd worden zonder toepassing van de Tracéwet. Afhankelijk van de aard van het project zal dan een bestemmingsplanprocedure of een artikel 19-WRO-procedure worden gevolgd. In sommige (zeer eenvoudige) gevallen kan volstaan worden met één of meer vergunningen.

Om ook voor bepaalde benuttingsprojecten de (verkorte) tracéwetprocedure te gebruiken, zullen de bedoelde benuttingsprojecten genoemd worden in artikel 2 van de Tracéwet, waarmee een uitbreiding van het toepassingsbereik wordt gegeven. Met de (nieuwe) tracéwetprocedure is ook voor dergelijke projecten een bespoediging van de procedure te bereiken. Overigens heeft het wetsvoorstel niet alleen betrekking op de wijziging aan de bestaande hoofdweginfrastructuur, maar ook op die van landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen.

25

Wat is de invloed van de agentschapvorming bij Rijkswaterstaat (RWS) op de samenwerking tussen de bestuurskern, het RWS-hoofdkantoor en de relevante regionale RWS-directie bij tracéwetprojecten?

Geen, de verhouding tussen de RWS en de bestuurskern blijft ongewijzigd.

26

Wat zijn de gevolgen van het toepassen van de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedures Awb op infrastructuurprojecten? Op welke wijze heeft dit invloed op de procedures die doorlopen moeten worden?

De Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Stb. 2002, 54) regelt de samenvoeging van de afdelingen 3.4 en 3.5 tot één uniforme openbare voorbereidingsprocedure, die een termijn van zes weken kent voor het naar voren brengen van zienswijzen.

Ingevolge het recent ingediende wetsvoorstel inzake de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure, dat bij de Tweede Kamer in behandeling is (Kamerstukken II 2003–2004, 29 421), zal de termijn voor het indienen van zienswijzen (nu nog bedenkingen) naar aanleiding van het ontwerp-tracébesluit dan ook teruggebracht worden van acht naar zes weken.

Op soortgelijke wijze zal ook de termijn voor het indienen van zienswijzen (nu nog bedenkingen) op de trajectnota/MER teruggebracht worden van acht naar zes weken. De termijn voor het indienen van zienswijzen (nu nog bedenkingen) op de ontwerp-uitvoeringsbesluiten wordt omhoog getrokken van vier naar zes weken.

Tevens wordt voorgesteld de procedures, genoemd in artikel 14, derde lid, en 14a van de Tracéwet te laten vervallen.

Met de inwerkingtreding van de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure en die van de voorgestelde aanpassingswetgeving zal een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de helderheid en doorzichtigheid van de tracéwetprocedure door de uniformiteit van procedures. Ook mag een beperkte tijdwinst worden verwacht.

Wat zijn de consequenties van de invoering van de eenmalige expliciete verdagingsmogelijkheid zoals het rapport van de Universiteit Utrecht die adviseert?

In het kabinetsstandpunt is gemotiveerd waarom deze aanbeveling van de Universiteit Utrecht niet overgenomen is. In plaats daarvan is gekozen voor een wettelijk verplichte halfjaarlijkse voortgangsrapportage, waarmee een beter en breder inzicht kan worden verschaft in de voortgang van alle tracéwettelijke infrastructurele projecten.

Invoering van de eenmalige expliciete verdagingsmogelijkheid van ten hoogste 6 maanden (ter vervanging van de uitstelbrief) betekent, zo schrijft de Universiteit Utrecht, dat een beslissing tot verdaging gezien moet worden als een besluit in de zin van 1:3 Awb, dat middels publicatie dient te worden bekendgemaakt.

Dat betekent dat ook de gevolgen van een eventuele overschrijding van die extra termijn geregeld zouden moeten worden, wellicht in de vorm van een verdagingsbrief naar de Staten-Generaal.

Bovendien levert een dergelijke beslissing tot verdaging geen bijdrage in het naar mijn mening belangrijke overall beeld van de voortgang van de infrastructurele projecten.

Op welke wijze gaat de minister gehoor geven aan de wens van het AVBB om meer ruimte te scheppen voor ontwerpvrijheid? Kan worden ingegaan op de beperkingen die in de huidige Tracéwet heeft voor PPS-mogelijkheden? Kan ingegaan worden op de rol van de aannemer in het ontwerpproces in verhouding tot de te doorlopen juridische en politieke procedures? Wanneer kan de aannemer betrokken worden in het ontwerpproces en wat zijn dan nog de ontwerpvrijheden voor de aannemer?

De huidige Tracéwet kent nauwelijks of geen beperkingen voor het optimaal benutten van mogelijkheden voor publiek/private samenwerking bij het ontwikkelen en realiseren van infrastructuur. Hooguit zou in heel bijzondere gevallen de eis in art. 20, eerste lid, inhoudende dat de aanvraag voor een vergunning voor aanleg of wijziging van het hoofdinfrastructuurnet niet eerder wordt ingediend dan twee jaar voorafgaande aan het tijdstip waarop blijkens het MIT met de aanleg of wijziging wordt begonnen, een eventueel vroegtijdig privaat initiatief enigermate kunnen beïnvloeden.

Het vervallen van artikel 20, eerste lid, zal dan ook onderdeel zijn van het in voorbereiding zijnde voorstel tot wijziging van de Tracéwet (tweede tranche).

Een optimale inschakeling van de markt bij de uitvoering van het V&W-beleid houdt in dat de kwaliteiten en mogelijkheden van de markt maximaal worden benut voor het tijdig en doelmatig realiseren van de politiek/maatschappelijk gewenste producten en diensten tegen een verantwoorde en goed beheersbare prijs/kwaliteitverhouding. Een goede timing van het moment van marktinschakeling is in dit verband van groot belang. Een keuze die mede wordt bepaald door aard en omvang van een project, door de projectspecifieke omstandigheden en tevens door de situatie in de markt. In beginsel geldt dat hoe eerder de markt in de fase van projectontwikkeling wordt betrokken hoe meer ruimte er voor de markt is om optimalisaties in te brengen t.a.v. het ontwerp, de werkprocessen tijdens uitvoering en in de totale lifecycle-kosten van het project.

Een vroegtijdige marktinschakeling kan bijvoorbeeld inhouden dat de markt al in de tracéstudiefase wordt uitgenodigd om (integrale) oplossingsalternatieven te initiëren en verder uit te werken. Afstemmen en integreren van tracéprocedure en aanbestedingsprocedure is in zulke gevallen nodig. In de situatie dat ervoor gekozen wordt om de markt pas na een tracébesluit in te schakelen, op basis van bijv. een design & construct contract, is het van belang dat een tracébesluit niet onnodig gedetailleerd wordt vastgesteld, maar zich meer beperkt tot de vastlegging van alleen de noodzakelijke eisen en randvoorwaarden. Het moge duidelijk zijn dat hier wel een zeker spanningsveld aanwezig is, omdat een tracébesluit de burger wel zekerheid moet geven over wat hem te wachten staat, hetgeen nu eenmaal niet kan zonder een zekere mate van detaillering van het ontwerp. Anders gezegd, niet zozeer de Tracéwet zelf is een belemmering voor een optimale marktinschakeling maar eerder de wijze waarop in de praktijk met de toepassing van de wet wordt omgegaan, kan dat zijn.

Ter ondersteuning van een goede timing van de marktinschakeling zal bij de komende herziening van het MIT/SNIP-spielregelkader ook aan dit punt meer expliciete aandacht worden gegeven.