

Vergaderjaar 2003–2004

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juni 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 25 mei 2004 overleg gevoerd met mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, over:

- **het kabinetsstandpunt inzake de bespoediging van besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van de hoofdinfrastructuur (29 385, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 maart 2004 houdende antwoorden op vragen over dit kabinetsstandpunt (29 385, nr. 2);**
- **de brief van 5 maart 2004 inzake vertraging bij project A4 Burgerveen-Leiden (29 200-A, nr. 26);**
- **de brief van 23 maart 2004 inzake vertraging wegaanpassing A28 Utrecht-Leusden-Zuid (VW-04-191);**
- **de brief van 23 maart 2004 inzake startnotitie A4 Delft-Schiedam (29 200-A, nr. 27);**
- **de brief van april 2004 houdende antwoorden op commissievragen inzake de voortgang N61 en A2/A76 (27 739/28 455, nr. 4).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) constateert dat de Kamer regelmatig wordt geconfronteerd met brieven over vertraging van grote projecten waarin heel weinig informatie wordt gegeven. Vertragingen worden vaak veroorzaakt omdat moet worden voldaan aan nieuwe regelgeving, terwijl de projecten zijn gebaseerd op de regels die golden tijdens de politieke besluitvorming. Is de minister bereid om te bewerkstelligen dat lopende projecten worden uitgezonderd van de eisen op grond van nieuwe regelgeving?

Het besluit om de baan van vliegveld Eelde met 600 meter te verlengen is ongeveer dertig jaar geleden genomen. De Raad van State heeft onlangs bepaald dat daarvoor een methode moet worden toegepast die voor een grote luchthaven zoals Schiphol nog niet eens beschikbaar is. Wil de minister de Kamer toezeggen dat zij de wet zodanig wijzigt dat zelfs de Raad van State dergelijke vreemde uitspraken niet meer kan doen? Als

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Atsma (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Bruls (CDA), Gerken (SP), Van Lith (CDA), Van Hijum (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Mastwijk (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Haverkamp (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Hessels (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Buijs (CDA), Jager (CDA), Giskes (D66), Van Winsen (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtendveld (VVD) en De Pater-van der Meer (CDA).

een besluit eenmaal door de politiek is genomen, zijn de op dat moment regels die golden op het moment van besluitvorming het enige toetsingskader.

Er is zeer veel bureaucratie nodig om een meter spoorlijn of een vierkante meter asfalt te kunnen aanleggen. Er moet worden voldaan aan wetten, PKB's, plannen van decentrale overheden, milieuvergunningen, effect-rapportages, allerlei toetsen, de Vogel- en Habitatrictlijn en de actio popularis. Wil de minister een helder overzicht geven van alle procedures en van de acties tot versoepeling en versnelling die op stapel staan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt dat er veel te zeggen is voor vereenvoudiging van de besluitvorming rondom de aanleg en de aanpassing van de hoofdinfrastructuur, maar daarvoor is wel slim flankerend beleid nodig. Medio 2005 krijgt de Kamer pas het wetsvoorstel inzake de verkorting van de tracéprocedure. Worden de opmerkingen tijdens dit algemeen overleg betrokken bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel?

Het verkorten van procedures is geen garantie voor het sneller werken van de eigen organisatie. In hoeverre blijft er op het departement druk op de ketel? Het ministerie kan ook een belangrijk aandeel leveren in de te boeken tijdswinst. Welke maatregelen heeft de minister hierbij in gedachten?

Beperking van inspraak of onderzoek naar milieueffecten kan strijdig zijn met het maatschappelijk belang van een goede inpassing en het onderzoeken van alternatieven. In dit kader speelt de regio een belangrijke rol. Bij verkorting van de procedure is vooral de aard van de projecten van belang. Sommige plannen hebben zoveel effect op de samenleving dat het ongewenst is dat door een te snelle procedure het belangrijke waardeoordeel van derden niet gegeven kan worden.

Er dienen lessen getrokken te worden uit eerdere ervaringen met het bekorten van procedures. Bij de A1 bij Naarden wordt men nu geconfronteerd met de gevolgen van de Spoedwet wegverbreding. Bewoners zijn ontevreden over met de geluidswerende maatregelen en over de hoge uitstoot van schadelijke stoffen. Worden die klachten serieus genomen? Staan de uitgangspunten van de motie-Eversdijk uit de Eerste Kamer nog steeds voorop?

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft waardering voor de manier waarop de hoofdlijnen van het beleid in het kabinetsstandpunt zijn geschetst. De verkorting van procedures geldt met name voor wegverbreding en een betere benutting van spoor- en vaarwegen. Het uitgangspunt dat kan worden volstaan met kortere procedures als er geen ingrijpende tracékeuzes aan de orde zijn, onderschrijft de CDA-fractie met nadruk. Is het wetsvoorstel op tijd klaar, zodat er geen nieuwe Spoedwet wegverbreding nodig is?

De rechtszekerheid moet gewaarborgd blijven. Betrokkenen en lagere overheden moeten de mogelijkheid tot inspraak behouden. Op welke wijze is gegarandeerd dat betrokken bestuursorganen hun voorkeur ten aanzien van alternatieven en varianten kunnen aangeven, met name bij de kortere procedure?

De fase van de verkenningen wordt steeds belangrijker. Daarin wordt bepaald welke alternatieven redelijkerwijs tot uitvoering kunnen worden gebracht en dus onderzocht dienen te worden. De vraag is wie bepaalt wat «redelijkerwijs» is. Alleen financiële argumenten mogen nooit de doorslag geven. De verschillende alternatieven moeten altijd tegen elkaar afgewogen kunnen worden.

De marges voor betrouwbare kostenramingen lijken nogal groot. Zo mag in de verkenningsfase sprake zijn van een marge van 50%, in de fase van de trajectnota 25% en bij de definitieve beslissing 15%. Veel projecten vallen na de definitieve beslissing veel duurder uit. Het komt zelden voor

dat een project 15% goedkoper is. Worden die percentages gehaald? Kostenstijging is een belangrijke reden voor vertraging.

Kan de minister duidelijk aangeven hoe verbetering van de interne werkwijze kan bijdragen aan verkorting van de procedure? De evaluatie van de huidige Tracéwet door de universiteit van Utrecht geeft aan dat op dit punt winst geboekt kan worden. Hoe komt de andere bestuurspraktijk er uit te zien?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert dat de evaluatie van de universiteit van Utrecht aantoont dat er heel veel tijd verloren gaat in de procedure op het departement en met het overleg met andere overheden. De minister erkent dit ook. Het is dan ook verbijsterend, te lezen dat de oplossing van dit probleem op anderen wordt afgewenteld. De procedure wordt bekort, in plaats van dat een poging wordt gedaan om het werk op het departement te stroomlijnen. Ongetwijfeld wordt er hard gewerkt, maar het is vraag of dit wel efficiënt gebeurt.

De inspraaktermijn wordt beperkt tot soms maar vier weken, terwijl het vaak om dikke pakken papier gaat waaraan het departement minimaal een jaar gewerkt heeft. De verhouding is zoek. De burgers en de maatschappelijke organisaties van de betrokken regio betalen de prijs van het onvermogen van het departement.

Aan de verbreding van een wegvak gaat in veel gevallen een complexe discussie vooraf. Bij de A12 is bijvoorbeeld ook de aanleg van de HSL-Oost in beeld. Bij Maastricht is het tracé bekend, maar wordt er nog gesproken over de tunnel. Er zijn in de meeste gevallen meerdere opties en dan is wegverbreding niet vanzelfsprekend. In die gevallen is een bredere trajectstudie nodig. Deze vraag komt nog pregnanter naar voren op het moment dat er tot enige vorm van beprijzing is besloten. Als een dergelijke studie achterwege blijft, lijkt het alsof er tijd gewonnen wordt, maar later kan blijken dat er onvoldoende draagvlak is en dat er onverwachte effecten optreden. Op enig moment moet bij dit soort complexe processen een bredere afweging gemaakt worden. In de verkenningen-fase zal een dergelijke afweging vooral in de achterkamertjes gemaakt worden in plaats van in een ordentelijke procedure.

Ligt de voorbereiding van het wetsvoorstel voor de nieuwe Tracéwet nog op schema? Er zijn berichten dat de Raad van State bezwaren heeft, onder andere op het punt van de luchtkwaliteit.

De heer **Van der Ham** (D66) heeft gemengde gevoelens over de beleidsvoornemens van het kabinet. Procedures moeten goed toegankelijk zijn en dienen niet langer te duren dan strikt noodzakelijk is. Wat is echter de ratio achter het voorstel om de inspraaktermijn met vier weken te bekorten? Wat is de visie van het kabinet – vooral van VROM, V en W en BVK – op het verschijnsel «inspraak»? Inspraak is niet langer in de mode. Formeel wordt het belang hiervan nog steeds onderkend, maar het lijkt erop dat zij zoveel mogelijk beperkt wordt en dat is niet terecht. Mensen met hart voor de zaak moeten de ruimte krijgen om bij te dragen aan een zo goed mogelijk besluit. Als er een open discussie gevoerd wordt over de verschillende modaliteiten, kan dit later tot veel tijdswinst leiden omdat de weerstand tegen de uiteindelijke keuze minder zal zijn.

Vooraf bij kleine projecten kan de procedure versneld worden. Wat is precies een klein project? Wanneer is er sprake van een groot project? Wat is de mening van de minister over het voorstel om tracécommissies in te stellen?

Mevrouw **Gerkena** (SP) onderschrijft de stelling dat procedures voor grote projecten versneld kunnen worden. De vraag is echter op welke punten versnelling aangebracht kan worden. Een groot deel van de vertraging blijkt door het ministerie veroorzaakt te worden. Als die vertraging is

weggenomen, is wellicht verdere versnelling van de procedure in het geheel niet nodig.

De Kamer is nog steeds in afwachting van het mobiliteitsplan. Het is in feite onmogelijk om plannen en procedures op grond van een verouderde visie te beoordelen. De minister legt visieloos asfalt aan, baggert rivieren uit en legt willekeurig spoorbielzen neer. Ondanks herhaalde vragen om een visie van het kabinet op de grote lijnen, is deze nog steeds niet verschenen. Er is vooral sprake van incidentenpolitiek.

De minister heeft alleen oog voor bespoediging van de besluitvorming en is bereid om daarvoor in te leveren op de zorgvuldigheid. Steeds meer betrokkenen zijn de mening toegedaan dat inspraak geen zin heeft. Men mag zijn verhaal houden, maar verder wordt er niets mee gedaan.

Mensen moeten serieus worden genomen, want anders keren zij zich van de politiek af. De aanleg van infrastructuur kan ingrijpende gevolgen hebben en daarom mag hier niet op beknibbeld worden. Erkent de minister dat bezuinigingen op inspraak leiden tot verlies van kwaliteit van de besluitvorming? Voordat de minister de schandalige aanbeveling van de universiteit van Utrecht om de inspraaktermijnen te halveren, volgt, moet zij maar eens proberen om in de Kamer in de helft van de spreektijd evenveel te vertellen en even duidelijk te zijn.

Antwoord van de minister

De **minister** weerspreekt dat zij van plan is, te bezuinigen op de inspraak of dat het kabinet inspraak niet belangrijk vindt. Het inspraakpunt op het departement functioneert uitstekend. De minister nodigt de commissie van harte uit om eens ter plekke te komen kijken. Bij verbreding van bestaande wegen vervallen de fases van de trajectnota en het standpunt. Dan vervalt natuurlijk ook de inspraak ten aanzien van de trajectnota. Eén van de trajecten die in de brief genoemd worden, heeft juist vanwege de inspraak vertraging opgelopen. Dit is een teken aan de wand dat dit fenomeen wel degelijk serieus wordt genomen. De aanbeveling van de Universiteit van Utrecht met betrekking tot het halveren van de inspraaktermijn wordt niet overgenomen.

De verwachting is dat de herziene Tracéwet op 18 juni in de ministerraad wordt behandeld. Uitgaande van die planning kan het wetsvoorstel nog voor de zomer naar de Raad van State worden gezonden. Daarmee zijn geruchten over reacties van de Raad van State op het wetsvoorstel volkomen uit de lucht gegrepen. Er is vertraging opgetreden omdat de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het kabinetsstandpunt enige tijd heeft gekost. Daarnaast was het belangrijk om na te gaan wat de precieze gevolgen zijn van de uitbreiding van het toepassingsbereik van deze wet.

Dit wetsvoorstel is voorafgegaan door het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet eerste tranche, die op 15 oktober 2000 in werking is getreden. Daarbij is aangegeven dat er een tweede tranche zou volgen. De universiteit van Utrecht heeft de werking van de Tracéwet geëvalueerd. Daarbij zijn conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. Het desbetreffende rapport is begin 2003 aan de Kamer gezonden. Bij de parlementaire behandeling van de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat de ervaringen met de verkorte spoedwetprocedure gebruikt zullen worden voor de vormgeving van de voorgenomen Tracéwetprocedure. De tweede spitsstroken-tranche is gebaseerd op de nieuwe procedure. Daarbij moet dus voldaan worden aan alle wetgeving ter zake.

De belangrijkste wijziging betreft de verkorting van de procedure voor die gevallen waarin er geen sprake is van nieuw aan te leggen infrastructuur. Immers bij de aanleg van nieuw aan te leggen infrastructuur moet de veelal ingrijpende tracékeuze nog worden gemaakt. Bij aanpassing van reeds bestaande infrastructuur zijn er minder alternatieven/varianten, nu in beginsel de bestaande infrastructuur uitgangspunt is. In het ontwerptra-

cébesluit zal de gekozen oplossing uiteraard gemotiveerd worden en moeten worden afgezet tegen andere mogelijke oplossingen. In de verkenningsfase wordt een brede afweging gemaakt, waarbij ook overlegd wordt met lagere overheden en met betrokkenen uit de regio. Daarbij is er zeker geen sprake van achterkamertjespolitiek. De Kamer krijgt alle relevante informatie.

De kern van de verkorte procedure is dat de fase van de trajectnota en van het standpunt komen te vervallen. Bij grote projecten waar sprake is van nieuwe aanleg wordt de oude procedure gevolgd. Intern zal er sneller worden gewerkt. De verkorte procedure is vergelijkbaar met de spoedwettrajecten en wordt toegepast indien sprake is van verbreding en/of benutting van bestaande infrastructuur. Voor aanleg van nieuwe infrastructuur blijft de huidige Tracéwet onverkort van kracht.

Het is denkbaar dat de minister van VROM bij bepaalde projecten waarvoor de verkorte procedure van toepassing is, de besluitvorming overlaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit wordt tevoren vastgesteld en is afhankelijk van de ruimtelijke implicaties van het project. In het oorspronkelijke wetsvoorstel werd uitgegaan van het adagium dat alleen bij een MER-plicht de bepalingen uit de Tracéwet gevolgd moeten worden. De wens om de verkorte procedure ook van toepassing te laten zijn op sommige in beginsel niet MER-plichtige activiteiten heeft ertoe geleid dat de Tracéwet op dat punt moet worden gewijzigd. Het adagium wordt nu: er is alleen een Tracéwetplicht in die gevallen waar het Rijk de regie wil voeren over de besluitvorming ten aanzien van de aanleg en belangrijke wijzigingen van de hoofdinfrastructuur, ongeacht of er sprake is van een MER-plicht.

In de huidige Tracéwet wordt op diverse plaatsen voorzien in een inlichtingenplicht aan de Staten-Generaal bij overschrijding van termijnen. In de praktijk wordt vrijwel altijd een uitstelbrief aan de Staten-Generaal gezonden. Overschrijding van de termijn is een hardnekkig en structureel verschijnsel. Het is beter om de Kamer hierover te informeren via een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over alle Tracéwetprojecten. Deze rapportage zou in de plaats komen van de nu nog wettelijk verplichte brieven over uitstel. Voordeel daarvan is dat een totaaloverzicht wordt gegeven van de stand van zaken van alle projecten, inclusief eventuele vertragingen.

In het kabinetsstandpunt worden diverse verbeteringen genoemd die al zijn of nog zullen worden doorgevoerd ten aanzien van de interne procedures. Er worden strengere eisen gesteld aan de start van de planstudie. De vereiste duidelijkheid omtrent de financiering heeft een kortere doorlooptijd tot gevolg. Er wordt getracht om het aantal te onderzoeken alternatieven te beperken. Met het oog hierop is er bij de startnotitie A4 Delft-Schiedam voor gekozen om alternatieven via een modulaire aanpak uit te werken. Op die manier is er nog flexibiliteit mogelijk. Bij het project N61 Hoek-Schoondijke had hierdoor vertraging kunnen worden voorkomen.

Het aantal en het detailniveau van de te onderzoeken milieuaspecten worden kritisch bezien. De producten uit de Tracéwet-/MER-procedure worden zoveel mogelijk geüniformeerd en gestandaardiseerd. Dit betreft de startnotitie, de trajectnotitie, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zelf. De projectleiders zullen kennis uitwisselen. Er wordt een inkoopstrategie voor de producten uit de planstudie uitgewerkt. Op basis van de criteria tijd, geld en kwaliteit wordt besloten om al dan niet uit te besteden. Als Rijkswaterstaat een agentschap wordt, zal daarmee een verdere scheiding van beleid en uitvoering zijn doorgevoerd. In het kader van de te maken werkafspraken zullen procedures sneller verlopen. Een aantal van dergelijke afspraken zal op hoofdlijnen in het MIT-spelregelkader worden opgenomen. De Kamer zal hier binnenkort een nieuwe versie van ontvangen.

Er mag van worden uitgegaan dat het overslaan van de fase van de

trajectnota en van het standpunt samen met de genoemde maatregelen ter verbetering van de interne procedure, een tijdwinst zullen opleveren van 1 tot 1,5 jaar. De voordelen hiervan zijn groot, terwijl er weinig kosten tegenover staan.

De principiële vraag van de heer Hofstra of het mogelijk is om bestaande projecten uit te zonderen van bepalingen van latere wetgeving zal beantwoord worden door iemand die zeer terzake kundig is. De minister zal deze reactie daarna voorzien van een politiek oordeel. Zij is bereid om het gevraagde overzicht te verstrekken.

Over de problemen met de A1 bij Naarden wordt op dit moment overlegd met de gemeenten. De motie-Eversdijk wordt zeer serieus genomen.

Het inzetten van de verkorte procedure laat de minister vrij om tussentijds mogelijke beslissingen ter inzage te leggen en de dan buitenwettelijke inspraak te gebruiken voor de vervolgbesluitvorming.

Aan het begin van een project is de kostenraming nog zeer globaal. Hoe concreter de plannen worden, des te nauwkeuriger er geraamd kan worden. Dat is terug te vinden in de gehanteerde percentages. Er zal nader uitgezocht worden of er sprake is van cumulatie.

Het kabinet is niet tegen tracécommissies, maar wil er geen wettelijke basis aan geven.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) is blij met de toezegging dat nader onderzocht wordt of lopende projecten moeten voldoen aan nieuwe wetgeving. In het verlengde hiervan ligt de vraag of de rechter kan verplichten om nieuwe procedures te starten, terwijl het project voldoet aan de bepalingen die golden op het moment dat het politieke besluit viel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vraagt zich af of een verkorte procedure een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van het uiteindelijke besluit. Het is te begrijpen dat de minister wil overgaan tot een halfjaarlijkse rapportage over de projecten, maar het nadeel daarvan is dat de Kamer (te) laat op de hoogte wordt gebracht van vertragingen.

De heer **Van Hijum** (CDA) meent dat in de planfase ruimte moet zijn om alternatieven voor de voorkeursvariant van het Rijk grondig door te rekenen en te beoordelen. De verbeteringen van de interne werkwijze dienen verder aangescherpt worden, met name op het punt van de overlegstructuren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wijst erop dat veel discussies en afwegingen die in het kader van het trajectbesluit worden gevoerd en gemaakt, straks een plaats krijgen in de minder transparante verkenningfase. Bovendien is er formeel geen inspraak op mogelijk en worden de milieueffecten niet getoetst door de MER-commissie. Kortom, de mogelijkheden tot bespreking en afweging van alternatieven worden uitgehold. Overigens staat in de brief dat de inspraaktermijn wordt verkort tot zes weken. Er is discussie nodig over het functioneren van de inspraak. Vaak worden alleen reacties verzameld, maar wordt er weinig mee gedaan. Er zijn alleen ambtenaren en geen politici bij aanwezig, terwijl betrokkenen juist behoefte hebben aan een politiek debat. Wil het kabinet een notitie over verbetering van de inspraak uitbrengen?

De heer **Van der Ham** (D66) merkt op dat in sommige gevallen alternatieven te snel terzijde worden geschoven. Het denken mag op dit punt niet stilstaan. Als alternatieven langer in beeld blijven, leidt dit tot meer betrokkenheid in de regio, terwijl dit wellicht nog tot verrassende resultaten kan leiden. Is de minister bereid om bij het kabinet aan te dringen op

een notitie over het functioneren van de inspraak, opgesteld door alle ministeries die hiermee te maken hebben?

Mevrouw **Gerkena** (SP) vindt de omschrijving van de verkorte procedure nogal vaag. Worden de inspraaktermijnen echt op geen enkele wijze bekort? Het is goed dat de minister veel vertrouwen in haar departement heeft, maar de opmerkingen ter zake hadden vooral betrekking op de wijze waarop de inspraak zou moeten functioneren. Dat het niet goed gaat, ligt eerder aan de politiek dan aan de ambtenaren.

De **minister** zegt toe dat zij de nadere vraag van de heer Hofstra zal betrekken bij haar brief over dit onderwerp.

De minister werpt de veronderstelling dat het kabinet inspraak niet serieus neemt verre van zich. Zij neemt de inspraak van burgers, organisaties en lagere overheden zeer serieus, maar op een gegeven moment moet een besluit genomen worden. Het gedurende lange tijd in de procedure mee laten lopen van alternatieven kost ontzettend veel geld. Als duidelijk is dat een alternatief het nooit zal halen, moet dat ook gezegd worden. Als insprekers niet serieus worden genomen, zal dit de procedure alleen maar verlengen. De minister is bereid om het verzoek om een brede notitie over inspraak in het kabinet aan de orde te stellen.

De verkorting van de inspraak zoals genoemd in de brief betreft de generieke regeling op grond van de Algemene wet bestuursrecht. De aanpassingswetgeving, onder andere voor de Tracéwet, ligt momenteel ter behandeling voor bij de Tweede Kamer. In het kader van de behandeling van de wijziging van de Tracéwet, aangekondigd in het vandaag aan de orde zijnde kabinetsstandpunt, zal de halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan de orde komen.

Er wordt scherper bezien of de overlegstructuren tussen departementen en die tussen departementen en lagere overheden niet voor vertraging zorgen.

De **voorzitter** heeft de volgende toezeggingen genoteerd:

- een brief ter beantwoording van de fundamentele vragen van de heer Hofstra;
- een schriftelijke reactie over eventuele cumulatie bij kostenramingen;
- een reactie van het kabinet op het verzoek om een brede notitie over inspraak.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Rooverse