

Kenmerk	W09.04.0264/V
Datum advies	10 september 2004
Vindplaats	Kamerstukken II 2004/05, 29 859, nr 4

## Volledige tekst

Voorstel van wet houdende wijziging van de Tracéwet (tweede tranche), met memorie van toelichting.

Bij Kabinetsmissive van 29 juni 2004, no.04.002563, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet houdende wijziging van de Tracéwet (tweede tranche), met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel strekt tot invoering van een verkorte tracéwetprocedure voor aanpassingen van de bestaande hoofdinfrastructuur. Dit onderdeel vormt een uitwerking van het kabinetsstandpunt inzake de bespoediging van besluitvormingsprocedures voor de aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur, dat op zijn beurt is gebaseerd op het door de Universiteit Utrecht uitgevoerde evaluatieonderzoek van de Tracéwet. Daarnaast voorziet het voorstel in een uitbreiding van de toepassing van de Tracéwet; in verband hiermee wordt de koppeling tussen de Tracéwet en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.) versoepeld. Verder wordt voorzien in een halfjaarlijkse voortgangsrapportage en wordt een regeling voor nadeelcompensatie opgenomen.

De Raad van State onderschrijft de strekking van het voorstel van wet, maar maakt daarover een viertal opmerkingen. Het college is van mening dat in verband hiermee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.

### 1. Betekenis milieu-effectrapportage

Het voorstel voorziet in een verkorte procedure bij besluiten tot aanpassing van bestaande infrastructuur. Een dergelijke verkorte procedure wordt aanbevolen in het evaluatierapport "Op de goede weg". (zie noot 1) Anders dan in de procedure voor de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt er in de verkorte procedure voorafgaand aan het ontwerp-tracébesluit geen trajectnota opgesteld.

In de gewone procedure is het milieu-effectrapport (MER) gekoppeld aan de trajectnota, waarin de verschillende in aanmerking te nemen alternatieven voor de aan te leggen of te wijzigen infrastructuur besproken kunnen worden. In zoverre sluit het MER goed aan op de trajectnota; het MER moet immers ook een beschrijving bevatten van de voorgenomen activiteit, van de wijze waarop die zal worden uitgevoerd en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor. (zie noot 2) Artikel 3, zesde lid, van de Tracéwet bepaalt dan ook dat de voorbereiding van de trajectnota en het MER gelijktijdig en in samenhang met elkaar moeten plaatsvinden.

Bij de nu voorgestelde verkorte procedure voor wijzigingen van bestaande infrastructuur wordt het MER gekoppeld aan het ontwerp-tracébesluit. Blijkens de toelichting hecht de regering eraan te benadrukken dat de voorgestelde wijziging van de Tracéwet geen wijziging of beperking van de m.e.r.-plicht beoogt of ten gevolge heeft. Dit neemt echter niet weg dat een ontwerp-tracébesluit naar zijn aard betrekking heeft op één alternatief, waaraan uitwerking zal worden gegeven (zie het voorgestelde artikel 11, tweede lid, onder b). Om die reden betwijfelt de Raad of in de verkorte procedure de op grond van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer in het MER te beschrijven alternatieven nog volledig tot hun recht kunnen komen. De opmerking in de memorie van toelichting dat het opstellen van een MER voortaan minder tijd zal kosten “doordat het MER meer dan voorheen gericht zal zijn op het in beeld brengen van vooral die informatie die nodig is om te komen tot zorgvuldige besluitvorming”, roept in dit verband vragen op. (zie noot 3)

De Raad adviseert de memorie van toelichting aan te vullen met een beschouwing over de betekenis van alternatieven in de voorgestelde verkorte procedure, en daarbij aandacht te besteden aan de vraag hoe wordt gewaarborgd dat bij de keuze voor een bepaald tracé de verschillende alternatieven ten volle aan bod komen.

## 2. Vervallen meedelen oordeel decentrale overheden (artikel 13)

Artikel 13 van de Tracéwet bepaalt dat de betrokken decentrale overheden hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit binnen twaalf weken na verzending daarvan meedelen aan de ministers. Voorgesteld wordt dit artikel te laten vervallen. De memorie van toelichting geeft daarvoor als reden dat in de praktijk gebleken is dat het voor de betrokken overheden geen probleem is om te reageren binnen de op grond van artikel 12, derde lid, van de wet geldende inspraaktermijn van vier weken.

Dit is wellicht juist bij tracés die niet erg ingrijpende verdere wijzigingen in de infrastructuur van de decentrale overheid meebrengen, maar er zijn gevallen waarin, in aansluiting op het (in ontwerp) vastgestelde tracé, meer omvattende wijzigingen in één of meer bestemmingsplannen moeten worden aangebracht, zoals verlegging van wegen. Dan kan een langere termijn voor het geven van een oordeel nodig zijn.

Uit de toelichting wordt niet duidelijk of er over dit aspect overleg is gevoerd met de vertegenwoordigende organisaties van de decentrale overheden. De Raad adviseert in de memorie van toelichting hierop in te gaan.

## 3. Vervallen gewijzigd ontwerp-tracébesluit (artikel 14)

Artikel 14 van de Tracéwet voorziet in de mogelijkheid om, wanneer ingebrachte zienswijzen of bedenkingen of een oordeel van een bestuursorgaan daartoe aanleiding geven, een gewijzigd ontwerp-tracébesluit vast te stellen. Het wetsvoorstel strekt ertoe deze mogelijkheid te laten vervallen. De toelichting vermeldt dat van de bestaande mogelijkheid geen gebruik is gemaakt. Het zou gaan om een zeldzame situatie waarin naar aanleiding van ontvangen zienswijzen of oordelen van een bestuursorgaan een geheel ander tracé wordt gekozen dan aanvankelijk is uitgewerkt. (zie noot 4)

De Raad meent dat het vervallen van deze mogelijkheid juist in het kader van de voorgestelde verkorte procedure niet verstandig is. Daarin ontbreekt immers de fase van de trajectnota en de inspraak daarop, op basis waarvan de betrokken ministers een standpunt kunnen bepalen. Bij deze standpuntbepaling zullen de ministers de in het kader van de inspraak naar voren gebrachte reacties mee laten wegen. In de voorgestelde verkorte procedure vormen de bedenkingen op het ontwerp-tracébesluit de eerste gelegenheid om te reageren op het voornemen tot aanpassing van de bestaande infrastructuur. Wanneer de mogelijkheid om naar aanleiding daarvan een gewijzigd ontwerpbesluit vast te stellen, komt

te vervallen, zal dit met zich brengen dat bij gegronde bedenkingen een geheel nieuw ontwerpbesluit zal moeten worden vastgesteld.

Uit oogpunt van bespoediging van besluitvorming lijkt dit de Raad geen aantrekkelijke situatie. De Raad merkt hierbij op dat een tracébesluit ook doorwerkt in het bestemmingsplan, waarin het één-op-één moet worden overgenomen. Daarbij zijn dikwijls ook andere wijzigingen noodzakelijk die buiten het eigenlijke tracé liggen (bijvoorbeeld met betrekking tot de aansluiting op de onderliggende infrastructuur). De Raad acht heroverweging van artikel I, onderdeel N, van het wetsvoorstel op haar plaats.

#### 4. Relatie met artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening

Het wetsvoorstel introduceert een nieuwe bepaling over nadeelcompensatie (artikel 20d). Op grond daarvan kent de Minister van Verkeer en Waterstaat op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe aan een belanghebbende die ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel ten zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of onvoldoende anderszins is verzekerd. Uit het rapport "Op de goede weg" blijkt dat tot nu toe op de uitvoering van tracébesluiten de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat dan wel specifieke nadeelcompensatieregelingen van toepassing zijn. De onderzoekers werpen in dit verband de vraag op hoe de verhouding tussen de toepasselijkheid van deze regelingen en die van artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) moet worden gezien. Een tracébesluit geldt immers - voorzover het besluit en het bestemmingsplan niet met elkaar overeenstemmen - op grond van artikel 15, zesde lid, van de Tracéwet, als een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 WRO, en artikel 49 WRO heeft ook betrekking op schade als gevolg van een besluit omtrent vrijstelling.

De Commissie van Advies inzake de Waterstaatswetgeving sluit zich bij deze opmerking aan. Onder verwijzing naar artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, dat bepaalt dat artikel 49 WRO buiten toepassing blijft voorzover schadevergoeding is verzekerd op grond van het eerste lid van artikel 8.31, stelt de Commissie voor om ook in de Tracéwet een voorrangsregeling op te nemen. (zie noot 5)

Het wetsvoorstel bevat een dergelijke voorrangsregeling niet. De toelichting wijst erop dat de verhouding tussen het luchthavenindelingbesluit op grond van de Wet luchtvaart en het bestemmingsplan niet overeenkomt met die tussen een tracébesluit en een bestemmingsplan, omdat het luchthavenindelingbesluit het karakter van een artikel 19-vrijstelling mist, terwijl anderzijds artikel 8.8 van de Wet luchtvaart bepaalt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan in het desbetreffende gebied het luchthavenindelingbesluit in acht moet worden genomen. Dit mag zo zijn, maar het neemt niet weg dat er een probleem van samenloop van het voorgestelde artikel 20d en artikel 49 WRO kan ontstaan. In de praktijk kan hierdoor onduidelijkheid ontstaan. De Raad acht dit ongewenst.

De Raad adviseert in de memorie van toelichting duidelijk uiteen te zetten waarom er naar het oordeel van de regering geen probleem van samenloop aan de orde is.

#### 5. Voor redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Vice-President van de Raad van State

---

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no.W09.04.0264/V met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

#### Voorstel van wet

- In artikel I, onderdeel A, na "1. Onderdeel h komt te luiden:" invoegen: h. tracé:.
- In artikel I, onderdeel B (het voorgestelde artikel 2, eerste lid, onder c), "de landelijke spoorweg" vervangen door: een landelijke spoorweg.
- In artikel I na onderdeel N een onderdeel invoegen dat in artikel 14a de verwijzing naar artikel 13 laat vervallen.
- In artikel I na onderdeel O een onderdeel invoegen dat het tweede lid van artikel 15 laat vervallen. Dat lid is niet meer nodig als in het eerste lid van artikel 15 artikel 11, tweede lid, van overeenkomstige toepassing wordt verklaard.
- In artikel I, onderdeel Q, bepalen dat de overige leden van artikel 20 worden hernummerd. Voorts de verwijzing in artikel 25a aanpassen.

#### Memorie van toelichting

- In het algemeen deel, paragraaf 1.5, "In het onderhavige wetsvoorstel" vervangen door: In deze memorie van toelichting.
  - In het algemeen deel, paragraaf 6.2, "artikel 8.31 van de Schipholwet" vervangen door: "artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, ingevoegd bij wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol."
- Vervolgens ook de verwijzing naar "artikel 8.8 van de Schipholwet" aanpassen.
- In het algemeen deel, paragraaf 8, eerste tekstblok, "Zo ook is er geen verzwaring" vervangen door: Evenmin is er een verzwaring.

---

### **Nader rapport (reactie op het advies) van 2 november 2004**

De Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt daarover een viertal opmerkingen. Het college is van mening dat in verband hiermee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.

1. De opmerking in de memorie van toelichting dat het opstellen van een MER voortaan minder tijd zal kosten "doordat het MER meer dan voorheen gericht zal zijn op het in beeld brengen van vooral die informatie die nodig is om te komen tot zorgvuldige besluitvorming" is niet geschreven met het oog op de verkorte procedure. Paragraaf 7.1 van de memorie van toelichting verwijst naar paragraaf 3.2 van het kabinetsstandpunt, dat met name ingaat op de (voorgenomen) maatregelen ter verbetering van de interne procedures (Kamerstukken II 2003/04, 29 385, nr. 1 p. 5-7).

In het kabinetsstandpunt wordt aangegeven dat een MER – ongeacht of dat opgesteld wordt voor een project dat onder de verkorte of de huidige tracéwetprocedure valt - niet meer informatie behoeft te bevatten dan gevraagd wordt op grond van de Wet milieubeheer en nodig is om te komen tot zorgvuldige besluitvorming.

De invoering van een verkorte procedure betekent niet dat de op grond van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer te beschrijven alternatieven niet volledig tot hun recht kunnen komen. De verkorte procedure wijkt, voor zover het de plaats van het MER betreft, niet af van de procedure ter voorbereiding van een bestemmingsplan, een rijksprojectbesluit of een milieuvergunning.

Het feit dat in de verkorte procedure het MER en het ontwerp-tracébesluit (zo ook het ontwerp-bestemmingsplan, het ontwerp-rijksprojectbesluit of de ontwerp-vergunning) gelijktijdig ter inzage worden gelegd, betekent niet dat in het ontwerp-tracébesluit geen rekening wordt gehouden met de alternatieven.

Er is sprake van onderlinge afstemming, wisselwerking en een volgtijdelijkheid die echter niet gepaard gaat met een aparte besluitvormingsfase.

Bij de huidige tracéwetprocedure wordt in het MER geen voorkeursalternatief aangegeven; dat gebeurt in het standpunt, waarna in het ontwerp-tracébesluit het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt. Bij aanvang van de verkorte procedure is er in beginsel sprake van een voorkeursalternatief, maar dat betekent niet dat in het MER naast dat voorkeursalternatief niet ook de andere alternatieven, inclusief het zgn. nulalternatief en meest milieuvriendelijke alternatief, ten volle aan bod komen. Aangezien de verkorte procedure alleen van toepassing wordt als reeds bestaande hoofdinfrastructuur wordt aangepast, zal een ingrijpende locatiekeuze niet meer aan de orde zijn. Het voorkeursalternatief zal immers sterk bepaald worden door de aanwezige infrastructuur. Waar er binnen die marge nog sprake is van een (beperkte) locatiekeuze – bijv. links of rechts van de bestaande hoofdinfrastructuur – met uiteenlopende milieugevolgen, worden die milieugevolgen in het MER in beeld gebracht. Naar verwachting zullen, afhankelijk van de doelstelling van het project, de “redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven” in de verkorte procedure voornamelijk uitvoeringsalternatieven zijn, ook wel technische inrichtingsvarianten genoemd. Juist om die reden kan voor deze projecten de aparte trajectnotafase en die van het standpunt overgeslagen worden.

De memorie van toelichting is naar aanleiding van het advies voorzien van deze nadere beschouwing over de betekenis van de alternatieven in de voorgestelde verkorte procedure.

2. Anders dan in het advies staat kan een ieder op grond van artikel 12, derde lid, juncto artikel 7, derde lid, binnen acht weken schriftelijk reageren op het ontwerp-tracébesluit.

Er zijn grosso modo drie redenen om artikel 13 te laten vervallen:

- a) Allereerst komt een ontwerp-tracébesluit niet als een verrassing voor de betrokken regionale overheden, omdat in de praktijk deze overheden voordien reeds nauw betrokken zijn bij de totstandkoming van het ontwerp-tracébesluit. In de praktijk blijkt bovendien dat de kennis van advisering door de regionale overheden niet gemist kan worden om te komen tot een goed onderbouwd en ingericht ontwerp-tracébesluit. Bij de toezending van het ontwerp-tracébesluit worden om die reden in de praktijk ook de besturen van de waterschappen, hoewel niet genoemd in artikel 13, gevraagd om een oordeel.
- b) Artikel 13 kende tot 15 oktober 2000 (de datum van inwerkingtreding van de wet van 6 september 2000, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) Stb. 2000, 396 en 410) een tweede volzin, waarin bepaald was dat de in de eerste volzin genoemde besturen naast hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit tevens dienden aan te geven of planologische medewerking zou worden verleend indien het tracé overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit werd vastgesteld.

De termijn van twaalf weken termijn was tot die tijd daadwerkelijk nodig om te kunnen komen tot besluitvorming van algemene besturen, mede gezien de veelal maandelijkse vergaderingen. Aan het niet of niet tijdig verlenen van planologische medewerking was het gevolg verbonden dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een aanwijzing diende te geven. Tegen de beslissing om al dan niet planologische medewerking te verlenen en de besluiten van de minister kon beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De huidige termijn van twaalf weken moet dan ook vooral gezien worden in de kontekst van de Tracéwet, zoals deze gold vóór 15 oktober 2000. Achteraf bezien had het vanwege de relatie met het systeem van het vragen van planologische medewerking meer voor de hand gelegen om geheel artikel 13 te laten vervallen bij de wijziging van de Tracéwet (eerste tranche).

c) Met de voorgestelde wijziging wordt aangesloten bij het systeem van de regeling inzake de rijksprojectenprocedure uit de WRO, dat ook geen bepaling overeenkomstig artikel 13 van de Tracéwet bevat.

Naar aanleiding van het advies is in de memorie van toelichting nader ingegaan op de redenen om te komen tot het laten vervallen van artikel 13.

3. Artikel 14 is ingrijpend gewijzigd door de wet van 6 september 2000, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche). De wijziging van het eerste lid van artikel 14 kwam voort uit de wijziging van artikel 15, eerste lid, inhoudende het laten vervallen van de eis dat het tracébesluit overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit moest worden vastgesteld. Het ontwerp-tracébesluit zou een normaal ontwerp-besluit moeten zijn met de mogelijkheid om in het tracébesluit tegemoet te komen aan verlangens, die werden geuit in de inspraakprocedure of in het bestuurlijk overleg, zonder dat dat gepaard zou moeten gaan met het vaststellen van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit (Kamerstukken II 2003/2004, 26 343, nr. 3 p. 5-6). Via de derde nota van wijziging is vervolgens artikel 14 zodanig gewijzigd, dat een gewijzigd ontwerp-tracébesluit op grond van de huidige Tracéwet slechts dan nodig is wanneer het tracébesluit op hoofdpunten afwijkt van het uitgebrachte ontwerp-tracébesluit. Het moet dan gaan om een wijziging van het verloop en de geografische omvang van de aan te leggen of te wijzigen hoofdinfrastructuur (Kamerstukken II 2003/04, 26 343, nr. 10, p. 2). Mocht naar aanleiding van de reacties die naar voren gebracht worden in het kader van de inspraakprocedure besloten worden om een ander alternatief uit te werken tot ontwerp-tracébesluit, dan brengt het laten vervallen van artikel 14 geen vertraging met zich. De vertraging die zich zal voordoen is het gevolg van het alsnog uitwerken van een ander alternatief. Of dat het etiket van een nieuw-ontwerp tracébesluit of dat van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit zal krijgen, maakt voor de voortgang in de besluitvorming niet uit. Op grond van bovenstaande en de in de memorie van toelichting opgenomen passage over het niet gebruikmaken van de procedure van artikel 14, eerste lid, is geconcludeerd dat artikel 14 geen toegevoegde waarde heeft.

Ten aanzien van hetgeen de Raad opmerkt over de voorgestelde verkorte procedure waarin de trajectnota vervalt, merk ik op dat uit het wetsvoorstel blijkt dat het huidige artikel 8, eerste lid, dat voorziet in een reactietermijn van maximaal 4 maanden voor decentrale bestuursorganen, niet van toepassing is op de verkorte procedure. Nu het bij gevallen waarop de verkorte procedure van toepassing is niet zozeer gaat om een veelal ingrijpende locatiekeuze, maar om een door de bestaande infrastructuur veelal bepaalde keuze tussen een aantal inrichtingsvarianten, bestaat aan een dergelijke inspraakmoment in de verkorte

procedure geen behoefte. Zie daartoe de opmerkingen onder punt 1.

In veel gevallen zal bij die projecten waarop de verkorte procedure van toepassing is de inspraakprocedure overigens niet de eerste gelegenheid zijn om te reageren op het voornemen tot aanpassing van de bestaande infrastructuur. Immers in veel gevallen zal een (m.e.r.-)startnotitie worden uitgebracht, waarop (ook door decentrale bestuursorganen) mondeling en schriftelijk kan worden gereageerd.

Bovendien – zie ook de reactie onder punt 2, onderdeel a, – worden de regionale bestuursorganen van meet af aan nauw betrokken bij de totstandkoming van het tracébesluit. De kans dat naar aanleiding van de inspraak op het ontwerp-tracébesluit alsnog gekozen wordt voor een ander alternatief acht ik dan ook niet groot. In de meeste gevallen zullen de zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit aanleiding kunnen geven om het definitieve besluit op ondergeschikte punten aan te passen.

Mocht echter wel gekozen worden voor een geheel ander alternatief, dan wordt een nieuw ontwerp-tracébesluit in procedure gebracht.

Ten aanzien van hetgeen de Raad opmerkt over de aansluiting op de onderliggende infrastructuur merk ik op dat artikel 1, eerste lid, onder h, een definitie bevat van het begrip 'tracé'. Daaronder vallen ook de bijkomende infrastructurele voorzieningen. In de memorie van toelichting bij het oorspronkelijk wetsvoorstel zijn als voorbeelden van bijkomende infrastructurele maatregelen ook de op- en de afritten naar en van de hoofdweg genoemd. (Kamerstukken II 1991/92, 22 500, nr. 3, p. 21). De Tracéwet noemt verder in artikel 1, eerste lid, onder h, maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard; in de praktijk zijn ook waterhuishoudkundige en infrastructurele maatregelen onderdeel van het tracébesluit, mits ook deze nodig zijn als mitigerende of compenserende maatregelen. Met andere woorden als in verband met de aanleg of wijziging van de hoofdinfrastructuur maatregelen nodig zijn tot het maken of wijzigen van aansluitingen op de onderliggende infrastructuur, vallen deze maatregelen per definitie niet "buiten het eigenlijke tracé". Als de aanpassingen van de onderliggende infrastructuur voortkomen uit wensen van decentrale bestuursorganen en deze aanpassingen op zich niet nodig zijn als gevolg van de aanleg of wijziging van de hoofdinfrastructuur, vallen de maatregelen echter niet onder het begrip 'tracé'.

De gemeenteraad is op grond van artikel 15, negende lid, verplicht het bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit vast te stellen of te herzien. In de praktijk gebeurt het nogal eens dat de verplichte vaststelling of herziening samenvalt met het mogelijk maken van gemeentelijke wensen, die niet veroorzaakt worden door het tracébesluit.

4. De Raad meent dat er toch nog samenloop kan ontstaan van het voorgestelde artikel 20d en artikel 49 WRO. In de memorie van toelichting was aangegeven dat artikel 49 WRO niet nadrukkelijk buiten toepassing verklaard hoeft te worden onder verwijzing naar het overeenkomstige artikel 48a WRO. Reden voor het niet met zoveel woorden buiten toepassing verklaren is het uitgangspunt geweest dat als op het niveau van de wet wordt bepaald dat het de minister van Verkeer en Waterstaat is die bevoegd is om schadevergoeding toe te kennen ten gevolge van een tracébesluit, de gemeenteraad die bevoegdheid op grond van artikel 49 WRO niet (meer) heeft. Artikel 20d zou met andere woorden gezien moeten worden als een *lex specialis* van artikel 49 WRO.

Nu de Raad ondanks de tekst van het voorgestelde artikel 20d en de memorie van toelichting van mening is dat samenloop nog steeds niet is uitgesloten, is artikel 20d aangevuld met een

derde lid, waarin expliciet is bepaald dat artikel 49 WRO niet van toepassing is. Vanwege de samenhang tussen tracébesluit en rijksprojectbesluit is besloten om ook artikel 48a WRO in die zin aan te passen. Het wetsvoorstel heeft dan ook op betrekking op een wijziging van artikel 48a WRO.

Gezien bovenstaande kan in de memorie van toelichting de door de Raad gevraagde uiteenzetting achterwege blijven. De memorie van toelichting is op dit punt wel aangepast.

5. De redactionele kanttekeningen inzake de memorie van toelichting zijn verwerkt, evenals de eerste en de tweede kanttekening inzake het voorstel van wet.

- Naar aanleiding van de derde kanttekening inzake het voorstel van wet merk ik op dat het wetsvoorstel uitgaat van de voorgenomen inwerkingtreding van de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedures Awb met ingang van 1 januari 2005. Ingevolge Hoofdstuk 8, artikel 9 (Tracéwet), onderdeel F, komt artikel 14a te vervallen. Om die reden is het niet nodig via dit wetsvoorstel de verwijzing naar artikel 13 te laten vervallen.

- Naar aanleiding van de vierde kanttekening inzake het voorstel van wet, merk ik op dat in artikel 15, tweede lid, is bepaald dat hogere waarden deel uit maken van het tracébesluit. In het voorgestelde artikel 11, tweede lid, is aangegeven dat, voorzover van belang, de voorgenomen hogere waarden deel uitmaken van het ontwerp-tracébesluit. Besloten is om - anders de Raad voorstelt - in het wetsvoorstel niet artikel 15, tweede lid, te laten vervallen omdat de inhoud van het voorgestelde artikel 11, tweede lid, niet overeenkomt met het bepaalde in artikel 15, tweede lid. Wel om in het wetsvoorstel de verwijzing naar artikel 11, tweede lid, te beperken tot een verwijzing naar onderdeel b van het tweede lid. Een dergelijke beperking in de verwijzing is ook doorgevoerd in artikel I, onderdeel S. Los van deze wijziging is besloten om de artikelen 11 en 22 enigszins aan te passen (zie onder punt 6).

- Naar aanleiding van de vijfde kanttekening inzake het voorstel van wet, merk ik op dat ingevolge Aanwijzing 238, tweede lid, de mogelijkheid bestaat om af te zien van vernummering van de leden van een artikel, als daartegen overwegend bezwaar bestaat. Om die reden voorziet het wetsvoorstel niet in een hernummering van de leden van artikel 20 als gevolg van het laten vervallen van het eerste lid. Het bezwaar is niet zozeer gelegen in het feit dat, behalve het door de Raad genoemde artikel 25a, ook de artikelen 25b en 25c zouden moeten worden aangepast. Het probleem is dat in de uitvoeringspraktijk, o.a. in mandaatbesluiten voor de verschillende spoorwegprojecten en in tal van modelbrieven verwezen wordt naar de besluiten op grond van artikel 20, tweede lid. Ik hecht er dan ook aan om niet tot vernummering over te gaan, vooral ter voorkoming van administratieve lasten.

6. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het wetsvoorstel en de memorie van toelichting op een aantal andere punten te wijzigen.

Gebleken is dat in artikel 22 alleen artikelen van overeenkomstige toepassing zijn verklaard, die betrekking hebben op het ontwerp-tracébesluit. Artikel 15 is niet van overeenkomstige toepassing verklaard, terwijl in het eerste lid van artikel 22 naast het ontwerp-tracébesluit ook het tracébesluit is genoemd.

Artikel I, onderdeel S, verklaart ook artikel 15 van overeenkomstige toepassing.

Met betrekking tot artikel I, onderdeel K, dat betrekking heeft op een wijziging van artikel 11



van de Tracéwet. In de huidige wet staat dat het ontwerp-tracébesluit onder meer de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 87d onderscheidenlijk 106c van de Wet geluidhinder, bevat. In de praktijk is er regelmatig verwarring over de uitleg van dit artikel, enerzijds omdat in artikel 12 en artikel 15 niet gesproken wordt over de resultaten van het akoestisch onderzoek en anderzijds deze mede gelet op de omvang bezwaarlijk onderdeel van het ontwerp-tracébesluit kunnen zijn. In de praktijk ligt het rapport met betrekking tot het akoestisch onderzoek ter inzage als bijlage bij het ontwerp-tracébesluit. Het is echter gewenst om ook wettelijk te regelen dat alleen de voorgenomen hogere waarden onderdeel zijn van het ontwerp-tracébesluit. Vanwege de samenhang bevat het wetsvoorstel ook een wijziging van artikel 5, tweede lid, van de Spoorwet wegverbreding (artikel IV).

In het wetsvoorstel is het toepassingsbereik van de Tracéwet ten aanzien van de wijziging van een landelijke spoorweg preciezer bepaald. Aangegeven is dat het bij de wijziging van een landelijke railweg wel moet gaan om het oogmerk van de minister van Verkeer en Waterstaat om tot een betere bruikbaarheid van het bestaande spoor te komen. Dat speelt bijvoorbeeld bij de aanleg van spoorwegbouwkundige bouwwerken. Het is niet gewenst als de tracéwetprocedure wordt gebruikt als het niet om een door de minister beoogde verbetering van de bruikbaarheid van die spoorweg gaat, maar uitsluitend om de behartiging van een lokaal belang.

Tot slot voorziet het wetsvoorstel in een wijziging van de Wet geluidhinder. Immers op grond van artikel I, onderdeel B, van het wetsvoorstel wordt mogelijk gemaakt dat voor bepaalde projecten de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de besluitvorming overlaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Het is dan ook gewenst om een artikel (artikel VI) toe te voegen aan het wetsvoorstel tot wijziging van een aantal artikelen in hoofdstuk VI en VII van de Wet geluidhinder, omdat in die artikelen niet uitgaat van de voorgestelde mogelijkheid om de besluitvorming door alleen de minister van Verkeer en Waterstaat te laten geschieden.

De memorie van toelichting is gewijzigd als gevolg van de hierboven genoemde wijzigingen van het wetsvoorstel en geactualiseerd.

Daarnaast wordt in paragraaf 4.4 van de memorie van toelichting aandacht geschonken aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 september 2004, no. 200401178/1 (wegaanpassingsbesluit A2 Den Bosch-Eindhoven), gezien de interpretatie van de Afdeling van de bijlage, onderdeel C, onder 1.4, van het Besluit milieu-effectrapportage 1994.

Ik moge U, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

---

(1) Onderzoek verricht door de Universiteit Utrecht, aangeboden aan de Eerste en Tweede

Kamer bij brief van 17 januari 2003 (vw0 300 021).

(2) Artikel 7.10, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

(3) Memorie van toelichting, paragraaf 7.1.

(4) Memorie van toelichting, artikelsgewijs deel, toelichting op artikel I, onderdeel N.

(5) Zie de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 6.2.