

Vergaderjaar 2002–2003

28 679

Regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding)

Nr. 41

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2003

Door de Tweede Kamer is na de behandeling van het voorstel voor de Spoedwet wegverbreding op 18 december 2002 de motie van het lid Opmaat c.s. en de motie van het lid Eurlings c.s. aangenomen.

In de motie van het lid Oplaat c.s. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 679, nr. 33) wordt de regering verzocht om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een tweede spoedwet en over de resultaten daarvan de Tweede Kamer te informeren.

In de motie van het lid Eurlings c.s. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 679, nr. 36) wordt de regering verzocht om ten aanzien van het spoor een zelfde soort spoedwet uit te werken.

Naar aanleiding van de motie Oplaat c.s.

Bij de beantwoording van vragen over het MIT heb ik, zoals vermeld is in de motie, aangegeven dat de regering pas na evaluatie van de spoedwet wegverbreding zal bezien of een spoedwet mogelijk is voor de daadwerkelijke verbreding van wegen en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Voor de goede orde wil ik opmerken dat de evaluatie van de Spoedwet wegverbreding ingevolge artikel 19 van het wetsvoorstel eerst is voorzien binnen drie jaar na inwerkingtreding van de wet en eerst dan een uitgebreid oordeel over de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk bekend zal zijn.

Overigens is wel melding gemaakt van het voornemen om de Tweede Kamer na inwerkingtreding van de wet periodiek voortgangsrapportages toe te zenden. De eerste voortgangsrapportage is voorzien per 1 juli 2004, waarna vervolgens elk half jaar een rapportage zal worden opgesteld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 679, nr. 3).

Naar aanleiding van de motie Eurlings c.s.

In de motie is aangegeven dat om de huidige dienstregeling van de treinen om te vormen tot een gewenste metro-achtige frequentie, aanpassing aan de bestaande spoorbanen in vorm van fly-overs of verbreding door middel van een of twee sporen noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing van het bestaande spoor verdient een zelfde urgentie als de huidige knelpunten op het hoofdwegennet.

Het is goed om op te merken dat de aard van de spoorprojecten anders is dan die van wegprojecten, waarmee wel rekening dient te worden gehouden met het vormgeven van de procedure, ongeacht of de wettelijke regeling wederom een *lex specialis* is.

Immers daar waar de Spoedwet wegverbreding vooral het oog heeft op niet-fysieke wijziging (benutting) van het bestaande hoofdwegennet en aantal (fysieke), in beginsel tracéwetplichtige verbredingsprojecten, zal voor de aanpassing van het bestaande spoor in vrijwel alle gevallen overgegaan moeten worden tot (vooralsnog) niet-tracéwetplichtige fysieke aanpassingen.

Naar aanleiding van beide moties

Vooralsnog zie ik geen redenen om te komen tot een tweede spoedwet en ligt het meer in de rede om de problemen bij het spoor aan te pakken o.a. via de aangekondigde wijziging van de Tracéwet. Door op korte termijn een structurele wijziging van de Tracéwet tot stand te brengen – welke immers ook van toepassing is op hoofdspoorwegen – zal er geen behoefte meer zijn aan een afzonderlijke spoedwet.

Zo ook zie ik geen bestaansrecht voor een *lex specialis* voor de daadwerkelijke verbreding van wegen en de aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

In de memorie van toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 679, nr. 3, pagina 9) is reeds aangegeven dat vanwege de ernst van de fileproblematiek gekozen is voor een *lex specialis*. Dit in afwijking van het ook door dit kabinet onderschreven uitgangspunt dat in beginsel de weg van het tot stand brengen van generieke wetgeving moet worden gevolgd.

Door de regering is reeds aangegeven, onlangs nog in de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer (Eerste Kamer, vergaderjaar 2002–2003, 28 679, nr. 128b), dat bij de voorgenomen wijziging van de Tracéwet wel gebruik zal worden gemaakt van het, mede door de discussie over de spoedwet, gegroeide inzicht dat de tracéwetprocedure voor de wijziging/verbreding van de hoofdwegen een andere en lichter behoort te zijn dan die voor de aanleg van hoofdwegen. Ik meen dat de behoefte om onderscheid aan te brengen in procedures niet anders is bij hoofdspoorwegen dan bij hoofdwegen.

In de voor de Tracéwet uitgevoerde evaluatie van de Universiteit Utrecht, in januari 2003 toegezonden aan de Tweede en Eerste Kamer, wordt een zelfde aanbeveling gedaan (Evaluatie-onderzoek «Op de goede weg», pagina 78). Overigens zonder daarbij de aanbeveling te beperken tot hoofdwegen. De aanbeveling heeft dan ook betrekking op wijzigingen aan het bestaand spoor en de daarvoor te ontwerpen (lichtere) procedure.

Zonder al te zeer te willen vooruitlopen op het wetsvoorstel houdende wijziging van de Tracéwet kan ik wel enige hoofdlijnen schetsen van het wetsvoorstel tot aanpassing van de Tracéwet. Daarmee is binnen mijn ministerie overigens reeds een begin gemaakt en daarop is ook reeds

tijdens de behandeling van het voorstel inzake de Spoedwet wegverbreding ingegaan.

Het ligt in de verwachting dat de Tracéwet gewijzigd zal worden en wel zo dat er onderscheid zal worden gemaakt naar procedure om te komen tot

- a) aanleg van hoofdinfrastructuur,
- b) (fysieke) wijziging van hoofdinfrastructuur en
- c) (niet-fysieke) wijziging van hoofdinfrastructuur, oftewel benutting.

De activiteiten genoemd onder a) en b) maken nu reeds deel uit van de Tracéwet, maar kennen eenzelfde (zware) procedure. In het wetsvoorstel zal onderscheid gemaakt worden in procedure, waarbij de huidige procedure gereserveerd wordt voor de aanleg van hoofdinfrastructuur.

De activiteit genoemd onder c) – uiteraard met uitzondering van de projecten die genoemd worden in de bijlage van de spoedwet – wordt onder de werking van de Tracéwet gebracht en voorzien van een lichtere procedure dan die voor de aanleg van hoofdinfrastructuur.

Bij de vormgeving – in het kader van de wijziging van de Tracéwet – van de lichtere procedure(s) voor de activiteiten onder b) en c) zal uiteraard de procedure, neergelegd in het wetsvoorstel voor de spoedwet, onderzocht worden op toepasbaarheid voor alle activiteiten van fysieke verbreding en benutting.

Om bovenstaande redenen lijkt het me gewenst om niet te komen met een tweede en een derde spoedwet, maar om te zorgen dat uiteindelijk de Tracéwet de drager zal worden van adequate en snelle procedures, toegesneden op de verschillende hierboven genoemde infrastructurele activiteiten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer