



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

aan De leden van de vaste commissie voor
Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening

datum 8 juni 2011

Betreffende wetsvoorstel:

32377

Wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 7 juni 2011 aangenomen door de Tweede Kamer. PvdA, D66, VVD, SGP, CDA en PVV stemden voor.

Aangenomen en overgenomen amendementen

II

In artikel I, onderdeel C, wordt in artikel 2, zesde lid, «kennisgeving» vervangen door: startbeslissing.

9 (Slob)

Ten eerste regelt dit amendement dat in de startbeslissing een indicatie wordt gegeven van mogelijke oplossingen die tijdens de verkenning zullen worden onderzocht. Dit kan op hoofdlijnen en hoeft niet perse een uitputtende lijst van te onderzoeken oplossingsrichtingen te zijn. Gedurende de verkenning kunnen immers nog andere oplossingsrichtingen in beeld komen en worden deze, samen met de schets van de relevante ruimtelijke ontwikkelingen verder uitgewerkt (artikel 3). Door wel reeds bij de startbeslissing een (globale) schets te geven van mogelijke oplossingsrichtingen wordt de Kamer in een vroeg stadium de mogelijkheid geboden om te reageren op de scope van de verkenning. Dit is met name van belang in situaties waarbij er geen structuurvisie wordt

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 8 juni 2011

blad 2

gemaakt. In dat geval wordt de Kamer immers pas weer betrokken wanneer er een Ontwerp Tracébesluit is vastgesteld en een voorkeursbeslissing voorligt. Als op dat moment de scope van de verkenning ter discussie komt te staan zou dit kunnen leiden tot ongewenste vertraging in het vervolg van het proces. Dit amendement beoogt dit te voorkomen en hiermee conform het advies van de commissie Elverding de verkenningfase te versterken.

Voorts regelt dit amendement dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg de startbeslissing ontvangen. Gezien de beperkte omvang van de startbeslissing en de beperkte lijst geadresseerden ligt het voor de hand om niet te volstaan met alleen een kennisgeving.

Aangenomen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66, VVD, SGP, ChristenUnie en CDA

Artikel I, onderdeel D, artikel 10

16 (Aptroot)

Bij de aanleg of aanpassing van (spoor)wegen houdt de overheid zich aan de wettelijke eisen. Dit amendement leidt ertoe dat het bevoegd gezag niet langer hoeft te beschrijven hoe er rekening is gehouden met het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid.

Aangenomen. Voor: PvdA, VVD, CDA en PVV

Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen

I

In artikel I, onderdeel C, wordt in artikel 2, derde lid, onder b, «en die van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied» vervangen door: , van mogelijke oplossingen voor dat probleem en van de ruimtelijke relevante ontwikkelingen in het gebied.

9 (Slob)

Ten eerste regelt dit amendement dat in de startbeslissing een indicatie wordt gegeven van mogelijke oplossingen die tijdens de verkenning zullen worden onderzocht. Dit kan op hoofdlijnen en hoeft niet perse een uitputtende lijst van te onderzoeken oplossingsrichtingen te zijn. Gedurende de verkenning kunnen immers nog andere oplossingsrichtingen in beeld komen en worden deze, samen met de schets van de relevante ruimtelijke ontwikkelingen verder uitgewerkt (artikel 3). Door wel reeds bij de startbeslissing een (globale) schets te geven van mogelijke oplossingsrichtingen wordt de Kamer in een vroeg stadium de mogelijkheid geboden om te reageren op de scope van de verkenning. Dit is met name van belang in situaties waarbij er geen structuurvisie wordt gemaakt. In dat geval wordt de Kamer immers pas weer betrokken wanneer er een Ontwerp Tracébesluit is vastgesteld en een voorkeursbeslissing voorligt. Als op dat moment de scope van de verkenning ter discussie komt te staan zou dit kunnen leiden tot ongewenste vertraging in het vervolg van het proces. Dit amendement beoogt dit te voorkomen en hiermee conform het advies van de commissie Elverding de verkenningfase te versterken.



datum 8 juni 2011

blad 3

Voorts regelt dit amendement dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg de startbeslissing ontvangen. Gezien de beperkte omvang van de startbeslissing en de beperkte lijst geadresseerden ligt het voor de hand om niet te volstaan met alleen een kennisgeving.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie

Artikel I, onderdeel C, artikel 2

19 (Paulus Jansen)

De Commissie Elverding heeft geadviseerd om burgers, maatschappelijke organisaties en relevante bestuursorganen in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken bij het oplossen van een infrastructureel knelpunt. De ervaring leert dat die tijdige inbreng staat of valt bij de tijdige beschikbaarheid van alle relevante informatie voor burgers en maatschappelijke organisaties. Uitgangspunt voor deze betrokkenheid is dan ook volledige transparantie over en tijdige beschikbaarheid van relevante informatie voor alle betrokkenen. Daarnaast dient er voldoende tijd uitgetrokken te worden voor informatie- en debatavonden, moeten die avonden zo dicht mogelijk bij belanghebbenden georganiseerd worden, moeten de juiste communicatiekanalen gebruikt worden en moet rekening worden gehouden met schoolvakanties e.d. Het amendement regelt dat de uitwerking van de verplichting om stakeholders in een vroegtijdig stadium te betrekken bij het verkennen en uitwerken van alternatieven, geregeld dient te worden in een algemene maatregel van bestuur. Op deze AMvB is voorhang van toepassing.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, GroenLinks en D66

Artikel I, onderdeel C, artikel 2

20 (Van Gent)

In het voorliggende wetsontwerp is een integrale afweging van de oplossingsrichtingen alleen verplicht op het moment dat een structuurvisie moet worden gemaakt. Een structuurvisie behoeft echter in een beperkt aantal gevallen te worden gemaakt: alleen bij de aanleg van een nieuwe hoofdweg of de wijziging van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken (artikel. 2, lid 4 van het wijzigingsvoorstel). Dergelijke capaciteitsuitbreiding zal in de toekomst maar beperkt worden gerealiseerd. In de meeste gevallen is sprake van uitbreiding met één of twee rijstroken en kan dus worden volstaan met een vormvrije verkenning waarin de integrale afweging niet verplicht is en waardoor er maar één oplossingsrichting behoeft te worden onderzocht. In dergelijke situaties biedt een integrale afweging echter wel degelijk een meerwaarde.

Dit amendement regelt daarom dat in de gevallen dat de Tracéwet van toepassing is, een integrale afweging van de oplossingsrichtingen wordt gemaakt.

De meest voor de hand liggende oplossingrichting is vaak infrastructuur uitbreiding, terwijl ook via andere maatregelen (bijvoorbeeld ruimtelijke maatregelen of OV-verbindingen) knelpunten vaak effectiever en efficiënter kunnen worden weggenomen. Ook deze maatregelen dienen te worden betrokken bij de afweging.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en D66



datum 8 juni 2011

blad 4

Artikel I, onderdeel C, artikel 4

13 (Slob)

In artikel 4, derde lid, van de voorgestelde wijziging van tracéwet wordt artikel 2.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening niet van toepassing verklaard voor structuurvisies op basis van de gewijzigde tracéwet. Artikel 2.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening regelt dat een beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt overgelegd middels een voorhangprocedure. Deze beschrijving gaat verder dan de voorgestelde startbeslissing uit artikel 2, derde lid, van voorliggend wetsvoorstel. In de beschrijving kan bijvoorbeeld ook worden aangegeven op welke manier de mobiliteitsladder («zevensprong van Verdaas») wordt toegepast. Elke structuurvisie vraagt maatwerk. Daarom moet de Tweede Kamer ook de gelegenheid hebben om een uitspraak te doen over de beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie. Dit voorkomt dat de Kamer achteraf moet concluderen dat in de structuurvisie gewenste elementen niet zijn onderzocht.

Dit amendement regelt daarom dat de beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt overgelegd middels een korte voorhangprocedure. Hiermee wordt de procedure voor het vaststellen van de structuurvisie niet opgehouden. Immers de beschrijving van de inrichting kan tegelijk met de startbeslissing worden verstuurd. Bovendien kunnen voorbereidingen voor het opstellen van de structuurvisie wel al worden aangevangen.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie

Artikel I, onderdeel C, artikel 7

Artikel II

14 (Slob)

Het voorgestelde artikel 7 van de Tracéwet regelt dat de structuurvisie wordt gezonden aan de Tweede Kamer. De reguliere voorhangprocedure conform artikel 2.3, vierde lid, van de Wet ruimtelijke ordening wordt daarbij niet van toepassing verklaard. Op deze manier wordt onder meer de verwezenlijking van de structuurvisie niet afhankelijk gemaakt van besluitvorming in de Staten-Generaal.

Dat betekent echter volgens de memorie van toelichting niet dat als de Tweede Kamer besluit om naar aanleiding van de toegezonden structuurvisie vragen te stellen aan de ministers of te willen beraadslagen met de ministers, reeds tot vaststelling van het ontwerp-tracébesluit zal worden overgegaan. In de praktijk zal de besluitvorming van de Tweede Kamer afgewacht worden alvorens over te gaan tot vaststelling van het ontwerpbesluit.

In onderdeel I van dit amendement wordt voorgesteld dit ook formeel te regelen. De structuurvisie bevat de definitieve voorkeursbeslissing. Dit is dermate belangrijk dat de Tweede Kamer de gelegenheid moet worden geboden hier een uitspraak over te doen. Dit levert in de regel ook geen vertraging op gezien de tijd die nodig is voor de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit en dat voorbereidingen voor de uitwerking van de structuurvisie in het ontwerp-tracébesluit wel kunnen doorgaan. Bovendien is doorgaans al over de ontwerp-structuurvisie gesproken en zal behandeling van de structuurvisie daarom vaak alleen gevraagd worden indien de definitieve structuurvisie afwijkt van het ontwerp. Het advies van de commissie Elverding benadrukt het belang van een goede voorbereiding



datum 8 juni 2011

blad 5

om te komen tot een onderbouwd voorkeursbesluit. Daar hoort ook inspraak van de Tweede Kamer bij.

Om verder te zorgen dat procedures niet onnodig lang duren regelt dit amendement tevens de inkorting van de procedures rond het vaststellen van structuurvisies in het algemeen. Onderdeel II ziet op de inkorting van de voorhangprocedure bij de Tweede Kamer voor de behandeling van de structuurvisie van 8 weken naar 4 weken, dezelfde termijn die ook geldt voor de voorhangprocedure voor de behandeling van de beschrijving van de inrichting van de structuurvisie conform artikel 2.3 derde lid van de Wet ruimtelijke ordening.

Voorts regelt dit onderdeel ook dat, indien door de Tweede Kamer besloten wordt tot beraadslaging, drie maanden na toezending van de structuurvisie een aanvang kan worden gemaakt met de verwezenlijking van de structuurvisie.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, GroenLinks en ChristenUnie

Artikel I, onderdeel D, artikelen 9 en 11

18 (Paulus Jansen)

De aanleg van grootschalige infrastructuur heeft verregaande effecten op het ruimtegebruik, leefbaarheid in de omgeving en raakt de belangen van grote groepen van de bevolking. Het wetsvoorstel regelt dat de minister bij het tracébesluit verantwoording aflegt over de wijze waarop bevolking en maatschappelijke organisaties betrokken zijn bij de voorbereiding van dat besluit. De indiener is van mening dat de Staten-Generaal de bevoegdheid dient te hebben om het tracébesluit te toetsen aan de eerder geformuleerde uitgangspunten en de inbreng van stakeholders.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, GroenLinks, D66 en ChristenUnie

Artikel I, onderdeel F, artikel 23

12 → 22 (Slob)

Uit artikel 23 blijkt dat Onze Minister onderzoek doet naar de gevolgen van de ingebruikneming van een aangelegde of gewijzigde hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg ten aanzien van de milieuaspecten. Indien het onderzoek betrekking heeft op luchtkwaliteit wordt aangegeven welke aanvullende maatregelen naar aanleiding van dat onderzoek nodig zijn en binnen welke termijn die maatregelen worden getroffen. Dit is tevens het geval indien het onderzoek betrekking heeft op geluidshinder. De resultaten van het onderzoek worden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg gezonden. Ook wordt hen een beschrijving gezonden van de maatregelen die nodig zijn om alsnog te voldoen aan de milieueisen die ten grondslag liggen aan de in het tracébesluit opgenomen maatregelen.

Artikel 23 bepaalt niet wie de verantwoordelijkheid draagt voor het uitvoeren van de maatregelen en de uiteindelijke voldoening aan de milieueisen. Aangezien het om rijksprojecten gaat wordt, middels dit amendement, voorgesteld expliciet aan te geven dat Onze Minister zorg draagt voor het uitvoeren van maatregelen uit de opleveringstoets. Onze Minister is dus verantwoordelijk voor het behalen van de normen voor de verschillende milieuaspecten, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel f, en voor de uitvoering van de maatregelen die hiervoor noodzakelijk zijn. Dat kunnen dus ook



datum 8 juni 2011

blad 6

maatregelen op gemeentelijk niveau zijn. Onze Minister moet echter aanspreekbaar zijn met betrekking tot het resultaat van deze maatregelen om een patstelling te voorkomen. Grove schendingen van deze zorgplicht kunnen leiden tot een onrechtmatige overheidsdaad. Deze schending is op die wijze inroepbaar voor de civiele rechter. Indien Onze Minister besluiten neemt die strijdig zijn met deze zorgplicht staat daar voor belanghebbenden bezwaar en beroep open bij de bestuursrechter. Op deze wijze kan worden afgedwongen dat de maatregelen uit de opleveringstoets worden uitgevoerd.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks, D66, SGP en ChristenUnie

Artikel IV, onderdeel 5

11 (Slob)

Door middel van dit amendement wordt bewerkstelligd dat de opleveringstoets van de zogenoemde negatieve lijst, de bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht, wordt gehaald. Op de negatieve lijst staan besluiten waartegen geen Awb-beroep en dus ook geen bezwaar mogelijk is. Door de opleveringstoets van de negatieve lijst te halen zorgt dit amendement ervoor dat de opleveringstoets een voor beroep vatbare beslissing wordt. De burger krijgt hierdoor de mogelijkheid dat bij overschrijding van de normen de voorgestelde maatregelen door de rechter marginaal kunnen worden getoetst en dat op eenduidige wijze uitvoering van deze maatregelen kan worden gevorderd. Op dit moment is de opleveringstoets dus geen voor beroep vatbare beslissing, waardoor de rechter niet kan toetsten of de opleveringstoets juist is uitgevoerd.

Verworpen. Voor: SP, PvdD, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie

Artikel I, onderdeel D, artikel 11

10 (Slob)

Dit amendement betreft een technische correctie. De beheerder van de landelijke spoorweg dient, voor zover van toepassing, betrokken te worden bij de voorbereiding van het tracébesluit.

Ingetrokken