

Vergaderjaar 2008–2009

31 721

Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten)

Nr. 15 HERDRUK¹

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 4 december 2008

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

1.

Artikel I wordt als volgt gewijzigd:

a. Na onderdeel A wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

Aa

Na artikel 3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3a (verhouding tot prijsbeleid)

1. Het bepaalde in het tweede en derde lid is van toepassing op wegaanpassingsprojecten opgenomen in de bij deze wet behorende bijlage 2.

2. Bij de toepassing van de artikelen 6, vijfde lid, en 9, eerste lid, worden voornemens tot invoering van een prijs voor het rijden met een motorrijtuig op de weg buiten beschouwing gelaten.

3. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten aanzien van een in de bijlage genoemd wegaanpassingsproject, worden voornemens tot invoering van een prijs voor het rijden met een motorrijtuig op de weg buiten beschouwing gelaten zowel bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a, als bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, bedoeld in artikel 7.10, eerste lid, onderdeel d, van die wet.

b. Het vierde en vijfde lid van onderdeel B, onder 2, komen te luiden:

4. Bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit wordt, onverminderd de bevoegdheid tot herstel van gebreken, gebruik gemaakt van:

a. de verkeersgegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken,

b. de krachtens artikel 5.20, eerste lid, van de Wet milieubeheer bekendgemaakte gegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken, en

¹ In verband met de opmaak van de tabel in Artikel I, onderdeel G.

c. de inventarisatie van de aanwezige flora en fauna en van de gevolgen van de wegaanpassing daarop en de daarop gebaseerde onderzoeken,

die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, met dien verstande dat indien de rapporten waarin die gegevens, onderzoeken en inventarisaties en gevolgen zijn vervat, bij de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit ouder zijn dan twee jaar, het wegaanpassingsbesluit een motivering van de actualiteit van die rapporten bevat.

5. Het luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van een wegaanpassingsbesluit wordt beperkt tot het gebied dat zich uitstrekt van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de aan te passen weg en ter weerszijden van dit wegvak tot één kilometer vanuit de meest buiten gelegen rijstroken. Onder aansluiting wordt tevens knooppunt verstaan.

c. Het derde lid van onderdeel C komt te luiden:

3. Onverminderd artikel 4, eerste lid, bevat een wegaanpassingsbesluit dat vastgesteld wordt met toepassing van het eerste lid tevens de maatregelen die onlosmakelijk verbonden zijn met het wegaanpassingsbesluit voor zover die genoemd of beschreven zijn in het ontwerp van het programma, bedoeld in het eerste lid.

d. Na onderdeel F wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

G

Aan de wet wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage 2 bij de Spoedwet wegverbreding

Bijlage behorend bij artikel 3a van de Spoedwet wegverbreding

Wegaanpassingprojecten als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding:

Wegnummer		Omschrijving wegvak
1	A9	Aansluiting Velsen-Raasdorp
2	A9	Knooppunt Raasdorp-knooppunt Badhoevedorp
2a	A9	Alkmaar-Uitgeest
6	A12	Woerden-Gouda
7	A12	Utrecht-Bunnik
8	A12	Bunnik-Driebergen
9	A12	Driebergen-Maarsbergen
11	A9	Holendrecht-Diemen
12	A1	't Gooi
13	A1/A6	Muiderberg-Almere Stad west (Oostbaan)
14a	A2	Holendrecht-Maarssen
14b/c		Maasbracht-Geleen
		14b A2 Urmond-Maasbracht
		14c A2/A76 Urmond-Geleen
14d/e		Utrecht-Amersfoort
		14d A28 Utrecht-Leusden Zuid
		14e A28 Leusden Zuid-knooppunt Hoevelaken
15	A4	Knooppunt Badhoevedorp-knooppunt Nieuwe Meer
16	A10 zuid	Knooppunt Nieuwe Meer-knooppunt Amstel
17	A2/A27	Everdingen-Lunetten
20	A1	Hoevelaken-Barneveld
28	A1	Knooppunt Watergraafsmeer-knooppunt Diemen

2.

Artikel II wordt als volgt gewijzigd:

a. Na onderdeel A wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

Na artikel 10a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 10b

1. Het bepaalde in het tweede en derde lid is van toepassing op projecten tot wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b, opgenomen in de bij deze wet behorende bijlage.

2. In een geval van de wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b, worden voornemens tot invoering van een prijs voor het rijden met een motorrijtuig op de weg buiten beschouwing gelaten bij de toepassing van de artikelen 11, eerste lid, en 15, eerste lid.

3. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieu-effectrapport wordt opgesteld ten aanzien van een project als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b, worden voornemens tot invoering van een prijs voor het rijden met een motorrijtuig op de weg buiten beschouwing gelaten bij de beschrijving van de alternatieven, bedoeld in artikel 7.10, eerste lid, onderdeel b, onder 2°, van de Wet milieubeheer, alsmede bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, bedoeld in artikel 7.10, eerste lid, onderdeel d, van die wet.

b. Onderdeel B vervalt.

c. Onderdeel C komt te luiden:

C

Aan artikel 15, eerste lid, worden twee volzinnen toegevoegd, luidende: Bij de vaststelling van het tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a en b, wordt, onverminderd de bevoegdheid tot herstel van gebreken, gebruik gemaakt van:

a. de verkeersgegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken,

b. de krachtens artikel 5.20, eerste lid, van de Wet milieubeheer bekendgemaakte gegevens en de daarop gebaseerde onderzoeken, en

c. de inventarisatie van en de gevolgen voor de aanwezige flora en fauna en de daarop gebaseerde onderzoeken,

die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp-tracébesluit, met dien verstande dat indien de rapporten waarin die gegevens, onderzoeken en inventarisaties en gevolgen zijn vevat, bij de vaststelling van het tracébesluit ouder zijn dan twee jaar zijn, het tracébesluit een motivering van de actualiteit van die rapporten bevat. Onze Ministers kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de methoden en uitgangspunten voor de beoordeling van effecten van een project tot aanleg of wijziging van een hoofdweg.

d. Na onderdeel C worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

D

Na artikel 15 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15a

1. Artikel 5.16, eerste lid, aanhef, van de Wet milieubeheer is ook van toepassing indien het tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a en b, is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een

overeenkomstig artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegde ontwerp van het programma, bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

2. In het tracébesluit dat wordt vastgesteld met toepassing van het eerste lid, wordt ten aanzien van het bepaalde in de bijlage 2 bij de Wet milieubeheer uitsluitend aannemelijk gemaakt dat:

a. gedurende het eerste jaar na ingebruikneming van de overeenkomstig het tracébesluit aangelegde of gewijzigde weg bij de gedurende dat jaar verwachte toename van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht door de toename van het verkeer gedurende dat jaar die rechtstreeks verband houdt met die aanleg of wijziging, geen overschrijding plaatsvindt van een grenswaarde voor luchtkwaliteit; of

b. de verwachte toename van de concentraties gedurende het onder a bedoelde jaar door de toename van het verkeer gedurende dat jaar die rechtstreeks verband houdt met de overeenkomstig het tracébesluit aan te leggen of te wijzigen weg, niet 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10) of stikstofdioxide overschrijdt.

3. Onverminderd artikel 15, in samenhang met artikel 11, tweede lid, bevat een tracébesluit dat vastgesteld wordt met toepassing van het eerste lid tevens de maatregelen die onlosmakelijk verbonden zijn met het tracébesluit voor zover die genoemd of beschreven zijn in het ontwerp van het programma, bedoeld in het eerste lid.

4. Het luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van een tracébesluit voor de aanleg of wijziging van een hoofdweg, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a en b, wordt beperkt tot het gebied dat zich uitstrekt van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op of aan de aan te leggen of te wijzigen weg en ter weerszijden van dit wegvak tot één kilometer vanuit de meest buiten gelegen rijstroken, een en ander voor zover gelegen op Nederlands grondgebied. Onder aansluiting wordt tevens knooppunt verstaan.

E

Aan artikel 25b, eerste lid, wordt de volgende volzin toegevoegd: Met betrekking tot beroepen tegen het tracébesluit A74 beslist de Afdeling in afwijking van het bepaalde in de eerste volzin binnen zes maanden na ontvangst van het verweerschrift.

F

Aan de wet wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage bij de Tracéwet

Bijlage behorend bij artikel 10b van de Tracéwet

Projecten als bedoeld in artikel 10b, eerste lid, van de Tracéwet.

Omschrijving project:

A2	Oudenrijn-Everdingen
A2	Den Bosch-Eindhoven
A2	Leenderheide-Valkenswaard
A4	Burgerveen-Leiden
A12	Gouda-Woerden
A12	Woerden-Oudenrijn
A12	Maarsbergen-Veenendaal
A12	Waterberg-Velperbroek

A27	Lunetten-Rijnsweerd
A28	Hattermerbroek-Lankhorst
A58	Eindhoven-Oirschot
N50	Ramspol-Ens

3.

Onder vernummering van de artikelen III tot en met VI tot de artikelen IV tot en met VII, wordt een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL III

Artikel 5.16, tweede lid, onderdeel d, van de Wet milieubeheer komt te luiden:

d. artikel 15 van de Tracéwet;

Toelichting

Wijziging ten aanzien van de bevrozing van onderzoeksgegevens (wijziging van artikel I, onderdeel B en artikel II, onderdeel C)

In de nota naar aanleiding van het verslag is aangegeven dat voorkomen moet worden dat een rapport van twee jaar en één dag per definitie – op basis van de wettekst – als verouderd moet worden beschouwd. Onze bedoeling is om enerzijds te voorkomen dat berekeningen telkenmale opnieuw moeten worden gedaan en anderzijds te garanderen dat bij het ontwerpbesluit en het definitieve besluit gebruik gemaakt wordt van actuele gegevens. Indien een rapport jonger dan twee jaar is, zal die actualiteit niet ter discussie staan. Daarnaast is het gewenst dat een rapport ouder dan twee jaar vooral beoordeeld wordt op basis van de inhoud en niet op de beoordeling van alleen zijn leeftijd. Om bovenstaande redenen wordt voorgesteld om het voorgestelde artikel 4, vierde lid, van de Spoedwet wegverbreding en het voorgestelde artikel 15, eerste lid, derde volzin, van de Tracéwet te wijzigen, zodat duidelijk is dat wel degelijk gebruik mag worden gemaakt van rapporten die ouder zijn dan twee jaar. Het is niet onze bedoeling om besluitvorming te laten plaatsvinden op basis van niet-actuele gegevens. Om die actualiteit te garanderen, is bepaald dat in het wegaanpassingsbesluit dan wel het tracébesluit, gemotiveerd moet worden dat de rapporten die ouder zijn dan twee jaar nog ten tijde van de vaststelling van het besluit actueel zijn. Zoals gezegd: bij rapporten jonger dan twee jaar mag daar naar onze mening vanuit gegaan worden.

Wijziging ten aanzien van de begrenzing van het onderzoeksgebied (wijziging van artikel I, onderdeel B en artikel II, onderdeel D)

De oorspronkelijke tekst waarin gesproken werd over de wegen van het onderliggend wegennet was niet geheel duidelijk en riep vragen op met betrekking tot de Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit. In die methode worden bijvoorbeeld in de eerste stap (paragraaf 3.2) alle wegvakken geschrapt waarvan de verkeerstoename niet een logisch gevolg is van het project en waarvan op grond van de verkeerstoename op voorhand duidelijk is dat de concentratie minder dan 1% van de grenswaarden toeneemt. Het oorspronkelijk wetsvoorstel gaf aanleiding tot de interpretatie dat alle wegen gelegen binnen de begrenzing onderzocht zouden moeten worden. Dat is niet de bedoeling en veelal ook onmogelijk omdat de gegevens daarvoor ontbreken. Het voorgestelde artikel beoogt in het geheel geen voorschriften te geven over de wijze

waarop het luchtonderzoek wordt uitgevoerd, maar enkel te voorzien in een geografische afbakening van het gebied waarbinnen de uitkomsten van dat onderzoek relevant zijn voor het project. Het artikel strekt dan ook niet tot een aanpassing van de huidige methodiek gebiedsafbakening en staat ook niet in de weg aan ontwikkelingen in die methodiek. Beoogd is slechts het gebied te beperken waarbinnen eventuele effecten op de luchtkwaliteit in het kader van het project beoordeeld dienen te worden. Dit laat ook de ruimte dat, op basis van de ten aanzien van een project gehanteerde methodiek voor effectbepaling, binnen het wettelijk geografisch begrensde gebied zou kunnen worden geconstateerd dat er wegen van het onderliggend wegennet buiten beschouwing kunnen blijven omdat zich daar geen of geen significante effecten voordoen. Een dergelijke uitleg is overeenkomstig de bedoeling van dit wetsvoorstel om de onderzoekslast te verlichten.

In het artikel voor de Tracéwet is de zinsnede «een en ander voor zover gelegen op Nederlands gebied» opgenomen ten behoeve van de grensprojecten, zoals de A74. Een dergelijke toevoeging is voor het artikel in de Spoedwet wegverbreding niet nodig.

Besluitvorming op basis van het (ontwerp)NSL
(Wijziging van de Tracéwet, vervallen van onderdeel B, nieuw onderdeel D en nieuw artikel III, wijziging van de Wet milieubeheer)

Mede naar aanleiding van de voorgestelde wijziging van de Wet milieubeheer (nieuw artikel III) is besloten om het voorgestelde artikel 11a op een andere plaats neer te zetten. Uitgegaan wordt van het tracébesluit en niet langer van het ontwerp-tracébesluit, zodat het in de rede ligt om het oude artikel 11a met tekstuele aanpassing om te vormen tot (voorgesteld) artikel 15a.

Artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer bepaalt in welke gevallen bestuursorganen bevoegdheden kunnen uitoefenen of wettelijke voorschriften kunnen toepassen waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Het tweede lid bevat een opsomming van de bevoegdheden en de wettelijke voorschriften. In het huidige onderdeel d staat zowel de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit als de vaststelling van het definitieve tracébesluit genoemd (zowel artikel 11 als artikel 15).

Bij koninklijke boodschap van 9 september is een wetsvoorstel ingediend tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen), (31 589). In dat wetsvoorstel wordt in artikel II, onderdeel H, onder 5, het tweede lid van artikel 5.16 vervangen. Dat wetsvoorstel bevat echter geen wijziging ten aanzien van artikel 5.16, tweede lid, onder d. Nader beschouwd zouden de beweegredenen, genoemd in de memorie van toelichting, om artikel 5.16 van de Wet milieubeheer op te schonen, ook tot gevolg moeten hebben gehad dat artikel 11 van de Tracéwet niet langer genoemd moet worden in dat artikel. Aldaar staat dat het met name moet gaan om besluiten en plannen met rechtsgevolgen en dat de toetsing geconcentreerd wordt bij de bevoegdheidsuitoefening die er wat betreft luchtkwaliteit het meest concreet en direct «toe doet» (Kamerstukken II, 2007/08, 31 589, nr. 3, p. 27 en verder). Dat onderdeel d, waarin zowel de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit (artikel 11 van de Tracéwet) als het tracébesluit (artikel 15 van de Tracéwet) wordt genoemd, voldoet niet aan de voor de opschoning gehanteerde criteria. Het gaat immers om het tracébesluit, dat er «toe doet» wat betreft luchtkwaliteit en niet om het ontwerp-tracébesluit. Ook andere ontwerpbesluiten worden niet genoemd in de opsomming omdat de meeste bijzondere wetten daarvoor geen specifieke regeling meer bevatten sinds de Algemene wet bestuursrecht op dit onderdeel een algemene regeling inhoudt.

Het nadrukkelijk noemen van het ontwerp-tracébesluit heeft tot gevolg, dat toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, onnodig beperkt wordt. Immers op basis van de huidige wet kan niet alleen vaststelling van het tracébesluit geschieden eerst nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is vastgesteld, maar moet ook het ontwerp-tracébesluit daarop wachten. Dat is onwenselijk en kan betekenen dat besluitvorming over bijvoorbeeld A74 onnodig wordt vertraagd, als op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek zou blijken dat geen toepassing kan worden gegeven aan artikel 5.16, tweede lid, onder a tot en met c, of aan het bij dit wetsvoorstel voorgestelde artikel 15a, eerste lid, van de Tracéwet (oorspronkelijk artikel 11a).

Bedoelde aanpassing van artikel 5.16, tweede lid, onder d, maakt het mogelijk om voordat het NSL wordt vastgesteld een ontwerp-tracébesluit vast te stellen en ter inzage te leggen. Uiteraard kan de definitieve vaststelling van het tracébesluit eerst geschieden als het NSL is vastgesteld.

Nu de wijziging van artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer onderdeel uitmaakt van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) (31 589), ligt het voor de hand, om het schrappen van het ontwerp-tracébesluit via een nota van wijziging in dat wetsvoorstel te regelen.

Echter naar verwachting zal de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten eerder – mede dankzij de terugwerkende kracht – van kracht zijn dan het genoemde wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer. Om die reden en omdat de wijziging positieve effecten kan hebben voor het project A74, wordt voorgesteld de wijziging van artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer via onderhavig wetsvoorstel te effectueren. Tevens zal bij nota van wijziging ook het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer in overeenstemming worden gebracht met deze nota van wijziging.

Het is goed om de wijziging van artikel 5.16 nog even naast het oorspronkelijk voorgestelde artikel 11a, eerste lid, (nu artikel 15a, eerste lid,) van de Tracéwet te stellen.

In beide gevallen wordt mogelijk gemaakt dat vooruitlopend op het NSL een ontwerp-tracébesluit vastgesteld en ter inzage wordt gelegd. Artikel 15a, eerste lid, maakt dat impliciet mogelijk maar stelt daarbij extra eisen (het tweede lid). Verder blijkt uit artikel 15a, eerste lid, dat ook het definitieve tracébesluit kan worden vastgesteld voordat het NSL van kracht is.

Echter bij toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer wordt (middels de voorgestelde wijziging) wel mogelijk gemaakt dat het ontwerp-tracébesluit wordt vastgesteld voordat het NSL van kracht is, maar de definitieve vaststelling van het tracébesluit moet wachten op de vaststelling van het NSL.

Tracébesluit A74 (Wijziging van Artikel II, onderdeel E)

In het kabinetsstandpunt (Kamerstukken II 2007/08, 29 385, nr. 19) is aandacht besteed aan de besluitvorming over het tracébesluit A74. Aangegeven is dat het hier gaat om een project met breed maatschappelijk en politiek draagvlak en grote urgentie in relatie tot de Floriade in 2012. Op grond van het bepaalde in artikel 25b, eerste lid, van de Tracéwet, dient de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen twaalf maanden na ontvangst van een verweerschrift uitspraak te doen. Tal van beheermaatregelen zijn of zullen worden getroffen om op korte termijn te kunnen komen tot vaststelling van het tracébesluit.

Daarnaast is het gewenst om ten aanzien van dit project, juist gezien de geschetste urgentie, ook de rechter te vragen om op korte termijn uitspraak te doen met betrekking tot de beroepen tegen het tracébesluit A74. Eerst nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, kan een onteigeningsvonnis van de rechtbank in de openbare registers worden geschreven. Het onherroepelijk zijn van het tracébesluit, maakt bovendien uitvoering van de werkzaamheden definitief mogelijk.

Prijsbeleid. Wijziging Spoedwet wegverbreding en Tracéwet (Wijziging van Artikel I, onderdelen Aa en G en Artikel II, onderdelen Aa en F)

In de Nota Mobiliteit is de verhouding tussen bouwen en beprijzen vastgelegd. «In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. «Anders betalen voor Mobiliteit» komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.» (Nota Mobiliteit deel IV, p.13).

Het kabinet wil in navolging van het advies van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten komen tot een korte, vereenvoudigde planuitwerkingsfase met vermindering van het aantal onderzoeksactiviteiten. Bovengenoemde uitgangspunten liggen ten grondslag aan de voorgestelde bepalingen ten aanzien van prijsbeleid als opgenomen in deze nota van wijziging.

Ten behoeve van de milieueffectrapportage voor tracébesluiten en wegaanpassingsbesluiten dient een beschrijving te worden gegeven van de autonome situatie, waarmee alternatieve oplossingen kunnen worden vergeleken. Het gaat zowel om de situatie zonder project op dat moment, als om de verwachte situatie zonder project in de toekomst. Bij deze autonome situatie kan reeds voorgenomen beleid worden meegenomen. In dat verband kunnen echter onduidelijkheden ontstaan ten aanzien van de vraag in hoeverre bij de besluitvorming al rekening gehouden dient te worden met de voorgenomen invoering van een kilometerprijs door middel van invoering van het voorstel voor de Wet kilometerprijs. Ook het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage inzake de A6/A9, waarin gesteld wordt dat bij dat project onvoldoende rekening is gehouden met de invoering van de kilometerprijs, is in dit kader relevant.

Voorgesteld wordt om via deze nota van wijziging het wetsvoorstel aan te vullen met een bepaling dat geen rekening gehouden zal worden met de kilometerprijs bij 30 met name genoemde projecten waarvoor nog deze kabinetsperiode wegaanpassings- en tracébesluiten worden vastgesteld en een begin wordt gemaakt met de realisatie (Spoedaanpak wegen). Reden hiervoor is dat wij elke mogelijke vertraging als gevolg van het meenemen van prijsbeleid voor deze projecten willen uitsluiten. De planstudies voor de 30 projecten zijn al in een gevorderd stadium. De 30 projecten voorzien in wegverbredingen op ernstige filelocaties. Gezien het huidige en verwachte verkeersaanbod en de ontwikkeling van de voertuigverliesuren zijn deze uitbreidingen zonder meer nodig.

De voorgestelde wijziging sluit naadloos aan bij de doelstelling van het wetsvoorstel om een versnelde uitvoering van wegprojecten mogelijk te maken door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. Dit voorkomt vertraging in de besluitvorming van de wegprojecten als gevolg van (nieuwe) berekeningen met prijsbeleid.

Het betekent dat het hier een tijdelijke regeling betreft ter codificatie van de huidige situatie. Bij inwerkingtreding van de Wet kilometerprijs, zullen de voorgestelde artikelen komen te vervallen. Dat zal geschieden via het

overgangsrecht van de Wet kilometerprijs, waarin ook eventueel noodzakelijk overgangsbepalingen ten aanzien van lopende besluitvorming aan bod kunnen komen.

Wij zijn voornemens om op korte termijn in een brief aan de Tweede Kamer nader in te gaan op welke wijze ten aanzien van de niet genoemde projecten uit het lopende planstudieprogramma rekening zal worden gehouden met prijsbeleid.

Mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings