

Vergaderjaar 2010–2011

32 377

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

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 17 november 2010

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel I wordt als volgt gewijzigd:

1

Onderdeel C wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2, derde lid, onderdeel c, wordt «spoorweg» vervangen door: landelijke spoorweg.

2. In artikel 4, eerste lid, onderdeel b, wordt «spoorweg» vervangen door: landelijke spoorweg.

2

In onderdeel D wordt artikel 10 als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt onder verlettering van de onderdelen d en e tot de onderdelen e en f een nieuw onderdeel d toegevoegd, luidende:

d. een beschrijving van de tijdelijke maatregelen en de tijdelijk te treffen voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de voorgenomen aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg;

2. In het vierde lid, wordt «spoorweg» vervangen door: landelijke spoorweg.

3

In onderdeel F wordt in artikel 23, eerste lid, de zinsnede «artikel 10, eerste lid, onderdeel e» vervangen door: artikel 10, eerste lid, onderdeel f.

B

Artikel III wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «vergevorderd» vervangen door: gevorderd.
2. In het derde lid, wordt de zinsnede «artikel 10, eerste lid, onderdeel e» vervangen door: artikel 10, eerste lid, onderdeel f.

C

Artikel VI komt te luiden:

ARTIKEL VI

Artikel 75a van de Flora- en faunawet wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «artikel 15 van de Tracéwet» vervangen door: artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet.
2. In het derde lid wordt de zinsnede «de artikelen 25a en 25b van de Tracéwet» vervangen door: de artikelen 25 en 26 van de Tracéwet.

Toelichting

De in deze nota van wijziging voorgestelde aanpassingen van het wetsvoorstel hebben voor het grootste deel een juridisch-technisch karakter.

De wijziging van artikel 10, eerste lid, met de toevoeging van een nieuw onderdeel (wijziging van Onderdeel D) is vindt haar aanleiding in ervaringen uit de praktijk van Rijkswaterstaat en ProRail.

Vrijwel alle tracébesluiten bevatten tijdelijke maatregelen, zoals bouwwegen en werkterreinen. Zonder de beschikking over die gronden kan het werk niet gemaakt worden. Na voltooiing van de werkzaamheden worden de tijdelijke maatregelen en voorzieningen ongedaan gemaakt en herleeft in beginsel de oude bestemming. In de praktijk wordt regelmatig de vraag aan de orde gesteld of het niet verstandig is om expliciet in de (nieuwe) Tracéwet te bepalen dat het tracébesluit ook betrekking kan hebben op de gronden nodig voor tijdelijke werkzaamheden.

De definitiebepaling van het begrip «tracé» zoals opgenomen in het huidige artikel 1, eerste lid, onder h, van de Tracéwet verschaft daarover geen volstrekte duidelijkheid, ook al heeft de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State in een aantal uitspraken geoordeeld dat «verweerder in redelijkheid de bouwzone in het tracébesluit heeft kunnen opnemen» (zie onder meer: ABRvS 29 december 2004, 200403311/1 (tracébesluit Hanzelijn Aanvulling Hattem-Zwolle), rechtsoverweging 2.4.5).

Het is verstandig om daar waar in de praktijk twijfels zijn over de uitleg van de Tracéwet die duidelijkheid te verschaffen door in de wet zelf op te nemen dat tijdelijke maatregelen en voorzieningen voor het maken van het werk onderdeel kunnen zijn van het tracébesluit.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus