

Ministerie van Algemene Zaken



Crisis- en herstelwet

november 2009



Maart 2009

1a. Aanvullend beleidsakkoord

“De minister-president zal in samenspraak met de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en VROM een crisis- en herstelwet bij de Tweede Kamer indienen, gericht op versnelling en vereenvoudiging van planprocedures voor infrastructuur en andere grote bouwprojecten.”

1b. Het gaat om de volgende projecten:

- Duurzame energievoorziening
- Bereikbare economische centra en woongebieden
- Klimaatbestendige inrichting
- Voldoende en kwalitatief goede woningen en bedrijfslocaties



Achtergrond

- a) Oplopende werkloosheid in de bouw: bestrijden economische crisis en herstel juist in deze sector van groot belang.
- b) Urgente projecten vertragen door (juridische) complexiteit en stroperigheid van de besluitvorming.
- c) Totaal € 2,65 miljard extra voor duurzaamheid, bereikbaarheid en (woning)bouw



Chw

Hoofdstuk I
*Bestuursrechtelijke
en andere maat-
regelen*
Tijdelijk,
expireert op
1 januari 2014

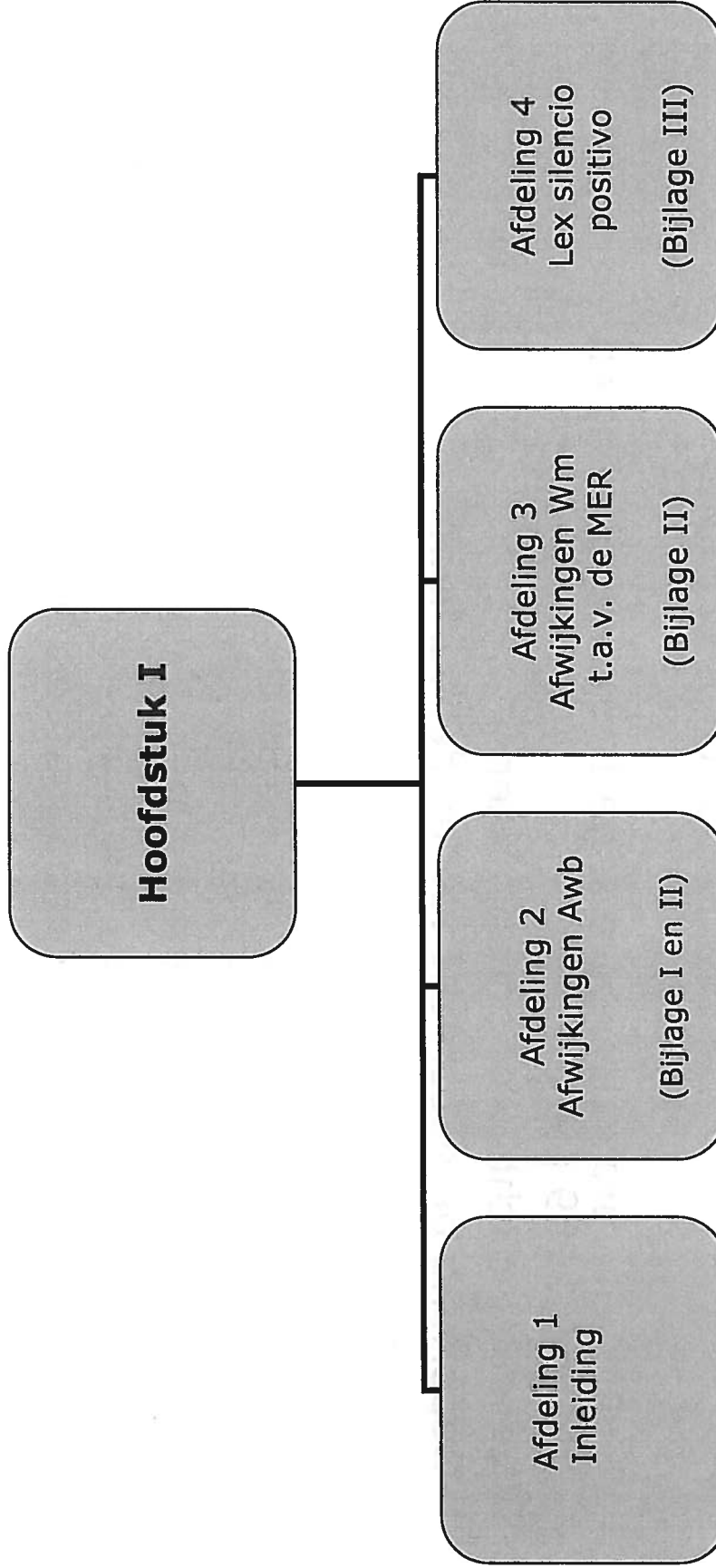
Hoofdstuk II
*Bijzondere
voorzieningen*
Tijdelijk,
expireert op
1 januari 2014

Hoofdstuk III
*Wijzigingen
in diverse
Wetten*

Hoofdstuk IV
*Wijziging van lagere
regelgeving*

Hoofdstuk V
Overgangsrecht

Bijlagen I, II, III





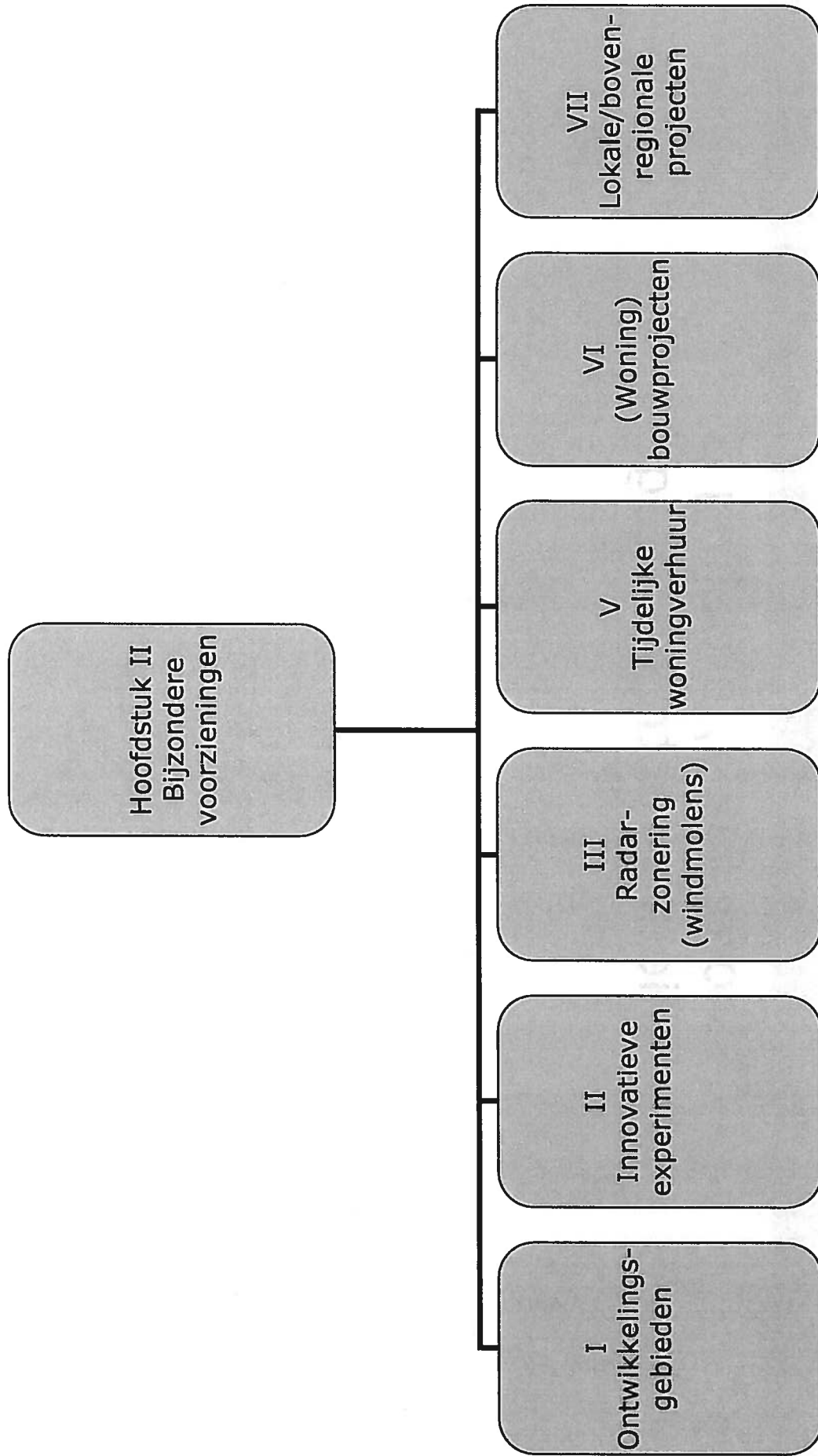
Hoofdstuk I, afdeling 2 bestuursprocesrecht

- Geldt voor projecten op bijlage I (9 categorieën) en bijlage II (69 projecten)
- Vergewisplicht voor onderzoeken
- Beperking beroepsrecht van medeoverheden
- Passeren gebreken indien belanghebbende daardoor niet zijn benadeeld, wordt versneld geregeld
- Pro-forma beroepschrift niet mogelijk
- Administratieve rechter doet uitspraak in beroep binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn
- Het versneld regelen van het relativiteitsvereiste
- Na vernietiging besluit een nieuw besluit kunnen nemen op basis van dezelfde feiten



Hoofdstuk I, afdeling 3 Milieu-effectrapportage

- Geldt alleen voor projecten op bijlage 2 (69 projecten)
- Geen verplicht alternatievenonderzoek
- Geen verplicht advies commissie – MER
- Geldt alleen voor project-mer, niet voor plan-mer





Hoofdstuk III, wijziging van diverse wetten

3.2 Elektriciteitswet

3.3 Gaswet

3.4 Interimwet stad- en milieubenadering

3.7 Mijnbouwwet

3.8 Natuurbeschermingswet

3.9 Onteigeningswet

3.10 Spoedwet wegverbreding

3.12 Tracéwet

3.15 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

3.17 Wet bodembescherming

3.18 Wet geluidhinder

3.19 Wet luchtvaart

3.21 Wet milieubeheer

3.24 Wet ruimtelijke ordening



Behandeling Tweede Kamer

Belangrijkste aangenomen amendementen:

- Voorhangbepaling voor amvb's onder de wet
 - Algemene evaluatiebepaling + specifiek voor onteigeningswet
 - Verankering programmatische aanpak stikstofdepositie
 - Ontwikkelingsgebieden beperkt tot bestaand stedelijk gebied en bestaande bedrijventerreinen
 - Toevoeging 12 projecten aan bijlage II
 - Vervallen van voorstel voor energiebesparing bij huurwoningen
 - Voorziening voor lokale projecten met nationale betekenis
- verruimd naar bovenregionale projecten (in te dienen door GS)

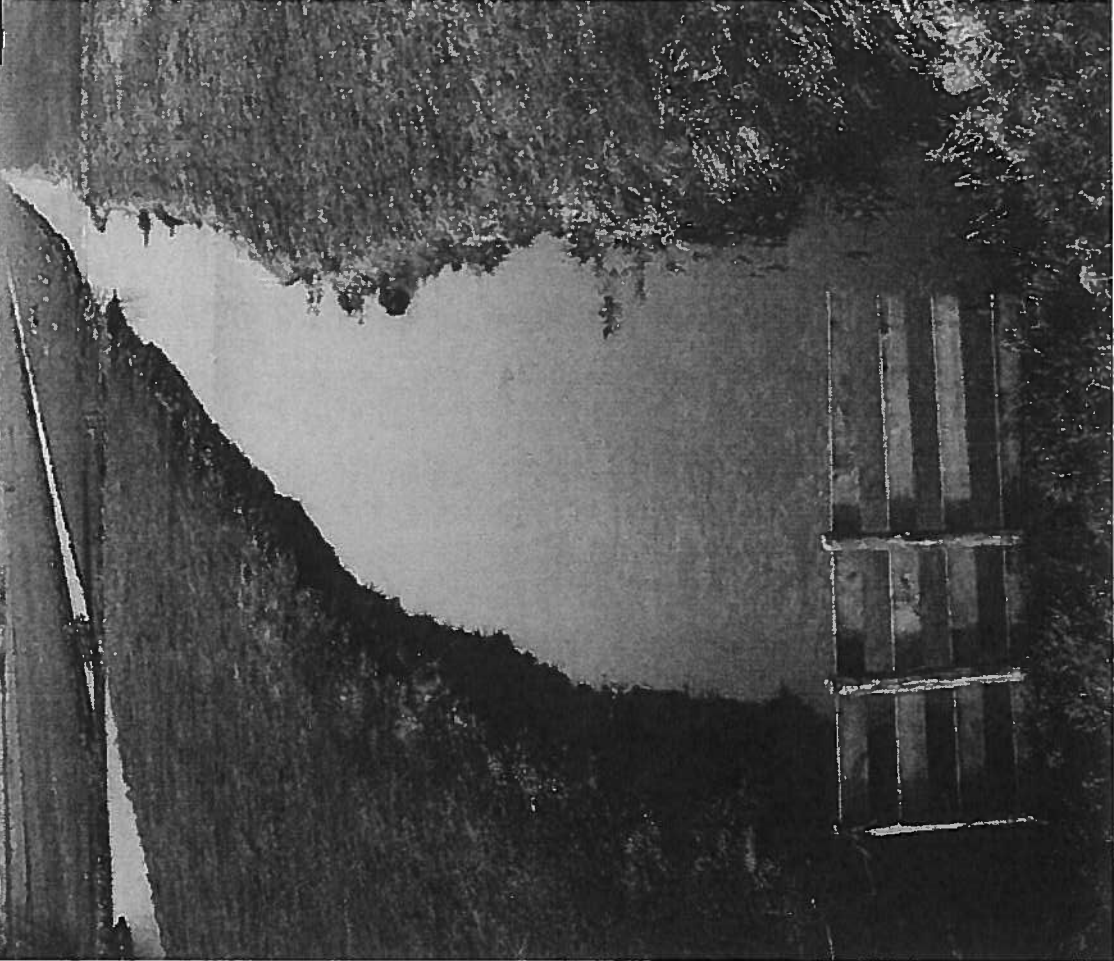


Ministerie van Algemene Zaken

Crisis- en Herstelwet

Interprovinciaal Overleg (IPO)

Door Carla Moonen
Raadadviseur
Kabinet Minister-President

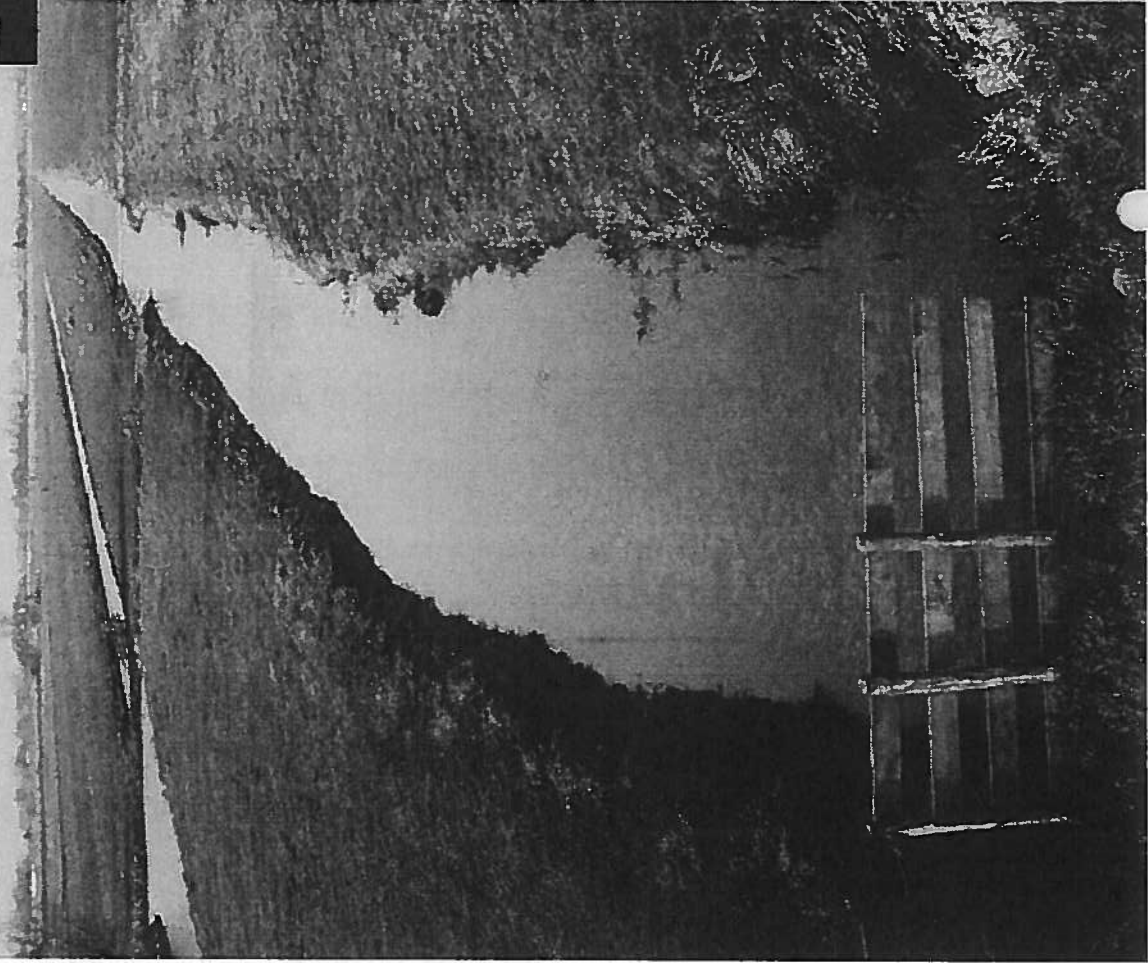


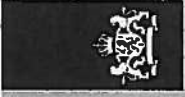


Ministerie van Algemene Zaken

Inhoud presentatie

1. Doel Crisis- en Herstelwet
2. Procedure
3. Generieke maatregelen
4. Specifieke maatregelen
5. Lijst met projecten
6. Experimenteerruimte
7. Niet-wettelijke maatregelen





Doel Crisis- en Herstelwet

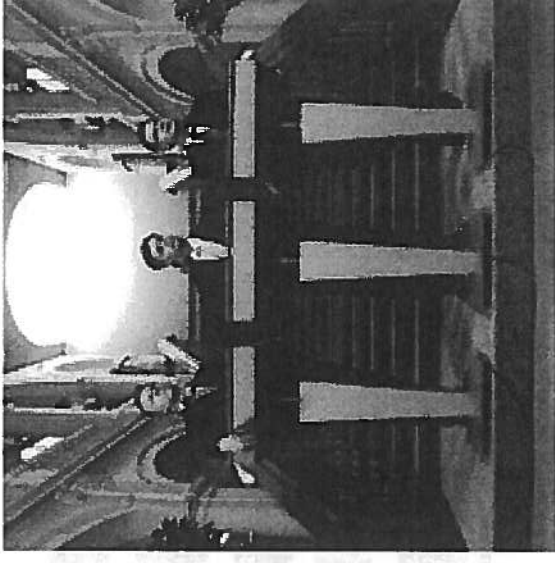
Aanvullend beleidsakkoord introduceert Crisis- en herstelwet

- gericht op versnelling en vereenvoudiging
- planprocedures voor infrastructurale en andere grote bouwprojecten

zodat bedrijven en burgers sneller kunnen bouwen.

Domein Crisis- en Herstelwet:

- Duurzame energievoorziening
- Bereikbare economische centra en woongebieden
- Klimaatbestendige inrichting
- Voldoende en kwalitatief goede woningen en bedrijfslocaties

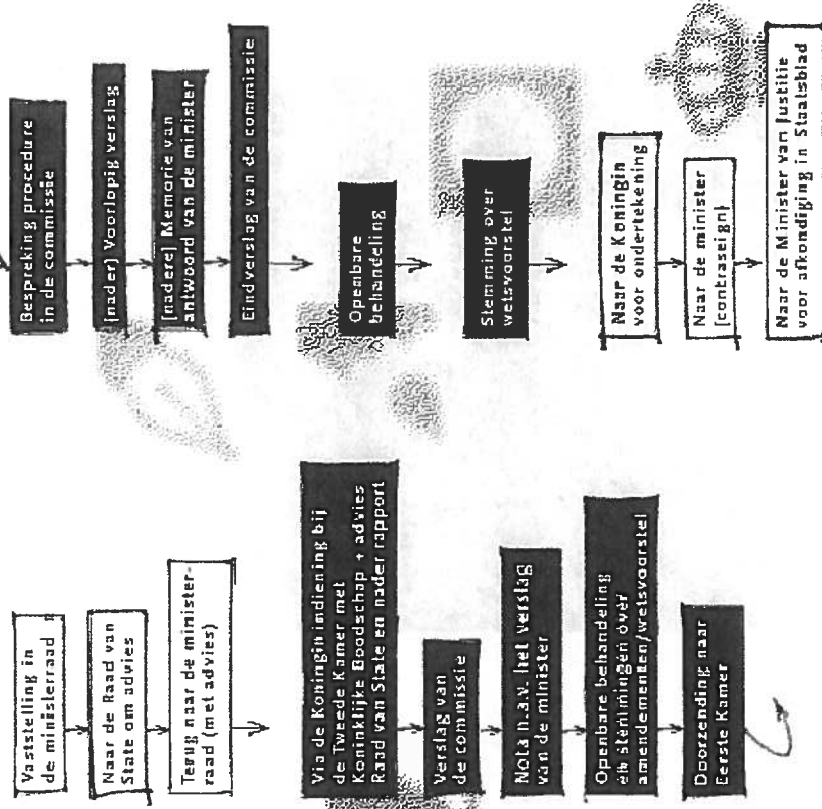




Procedure

- Aanvullend beleidsakkoord verscheen op 25 maart 2009
- Wetgevers en bewindspersonen stellen contouren op
- Betrokkenheid mede-overheden en bedrijfsleven
- Wetsvoorstel zal nog vòòr het zomer-reces om advies aan de Raad van State worden toegezonden
- Vòòr Prinsjesdag toezending aan de Staten-Generaal

De gang van een wetsvoorstel





Generieke maatregelen

- Wijzigingen van de natuurbeschermingswet
 - Integratie natuurtoets in besluiten Tracéwet en wegaanpassingsbesluit
 - Permanent karakter regime bestaand gebruik
 - Bepaling regels te stellen over meetmethoden en rekenmodellen

- Aanpassing Onteigeningswet voor projecten
 - Gelijkshakeling VROM-onteigeningen aan VW-onteigeningen
 - Ontkoppeling onteigeningsprocedure en planologische procedure



Specifieke maatregelen

- Maatregelen i.h.k.v. de Milieuefectrapportage (MER):
 - verplichting tot een onderzoek naar alternatieven en een adviesaanvraag aan de Commissie-MER vervalt

- Bijzonder regime van het bestuursrecht voor projecten
 - Verruiming mogelijkheid om gebreken te herstellen
 - Relativiteitsvereiste
 - Bepalingen m.b.t. onderzoeksverplichting
 - Houdbaarheid van onderzoeksgegevens

- Versnelling procedure bestuursrechter



Lijst met projecten

De Crisis- en Herstelwet zal in bijlage een beschrijving geven van verschillende typen projecten die in aanmerking komen voor de specifieke wettelijk voorzieningen in de wet.

De bijlage is niet-limitatief. Het is belangrijk om flexibiliteit te bewaren zodat later nog projecten kunnen worden toegevoegd.

Projecten die zijn opgenomen in de bijlage omvatten tot dusver onder meer projecten op het gebied van:

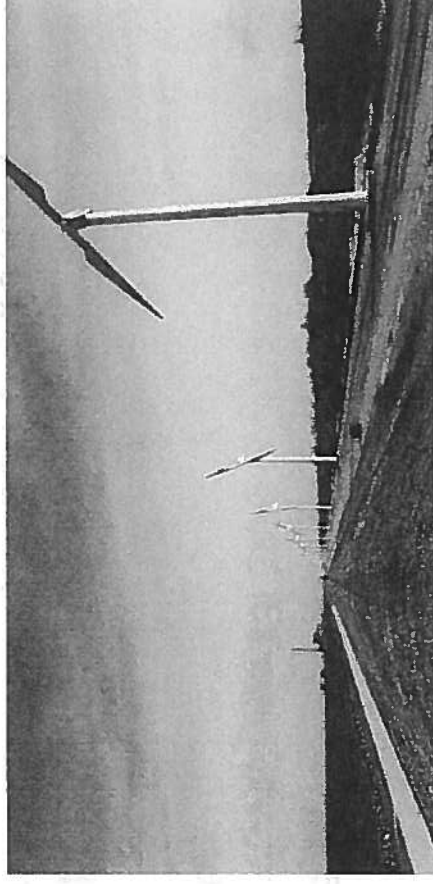
- Infrastructuur (vaarwegen, luchthavens, (spoor)wegen)
- Wind-, zonne- en bio-energie, CCS, CO2-opslag
- Woningbouw, Nota Ruimte, glasvezelnetwerken
- Nadere uitwerking Rivierengebied



Experimenteerruimte

De Crisis- en Herstelwet zal bepalingen bevatten t.b.v. het creëren van experimenteerruimte. Het betreft onder meer de volgende maatregelen:

- De Interimwet stad en milieu wordt verlengd en vereenvoudigd
- Er komt een bepaling om het bevoegd gezag in een bepaald gebied meer mogelijkheden om te manoeuvreren te bieden
- Er komt een bepaling ten behoeve van innovatieve maatregelen
- De vereisten van de Habitatrichtlijn kunnen in een experimenteerruimte buiten werking worden gesteld





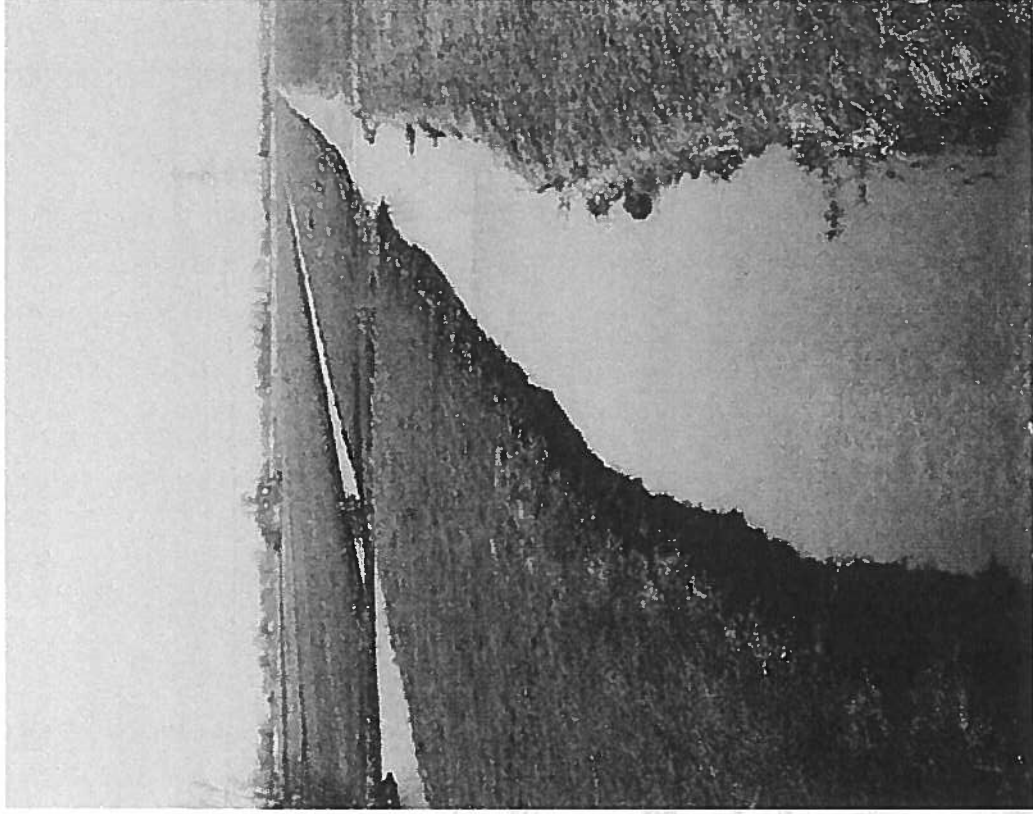
Niet-wettelijke maatregelen

De Crisis- en Herstelwet bevat mogelijkheden om juridische belemmeringen te verminderen. Maar er zijn meer obstakels die een versnelde uitvoering van projecten in de weg staan.

- De succesvolle elementen van 'Randstad Urgent' en het meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) worden van toepassing verklaard op de lijst met projecten
 - onderscheid tussen fases
 - gebiedsagenda
 - samenhangende besluitvorming
 - bestuurlijk duo en ambassadeur
 - pro-actieve advisering
 - andere bestuurscultuur



Bedankt voor uw aandacht!



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67 45 60 043

Aan de voorzitter en leden van de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat

Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Onderwerp
Crisis- en herstelwet

Datum
5 oktober 2009
Ons kenmerk
1587569
Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Contactpersoon

Onlangs heeft het kabinet de Crisis-en herstelwet (32127) bij uw Kamer ingediend. De provincie Noord-Brabant en de Brabantse steden onderschrijven de doelstellingen van die wet. Ook naar onze verwachting zal deze bijdragen aan de bestrijding van de negatieve gevolgen van de huidige economische crisis. De voorgestelde wetswijzigingen op het gebied van ruimtelijke en infrastructurele projecten hebben onze instemming. Door een slimme combinatie van versnellen en investeren wordt niet alleen op korte termijn een impuls gegeven aan de economische activiteit, maar wordt tegelijkertijd gewerkt aan bijvoorbeeld lange termijn bereikbaarheid.

Directie
Middelen
Telefoon

Fax

Bijlage(n)

De wet is specifiek gericht op de in de bijlage bij de wetsvoorstel genoemde projecten en geeft op een aantal punten ook in het algemeen versnelling aan ruimtelijke en infrastructurele projecten. Deze laatste wijzigingen blijven ook van kracht als de wet vervalt in 2014. Wij onderschrijven ook het belang van deze verruiming voor alle ruimtelijke projecten.

E-mail

In de bijlage bij het wetsvoorstel wordt al een aantal Brabantse projecten genoemd die onder de werking van deze wet kunnen komen. Het gaat om de spoorzone Den Bosch, de Greenports (Deurne), de zuidelijke aansluiting van de A2 bij Eindhoven en Brainport Eindhoven. Daarnaast worden de Luchthaven Eindhoven en Kreekrakbrug A58 genoemd.

Brabant heeft nog wel vragen bij de selectie van specifieke projecten. Zo zijn er nog een aantal projecten te noemen die niet opgenomen zijn, maar wel voor versnelling in aanmerking komen. Het zou goed zijn als ook deze projecten versneld kunnen worden aangepakt. Dat kan ertoe bijdragen dat gezamenlijke doelstellingen van Rijk en provincie sneller worden bereikt. Het gaat daarbij niet alleen om Rijksprojecten, maar ook om provinciale en gemeentelijke projecten.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi

- o de verbreding van de A2 in kader van Spoedwet (Leenderheide-Valkenswaard).
- o de andere twee Spoedwetrajecten A2 Den Bosch-Eindhoven en stukje A58 Eindhoven-Oirschot.
- o de Noordoosttangente Tilburg en
- o Sleutelproject Breda HSL
- o N261 (inclusief het geïntegreerde ecoduct Loonse en Drunense duinen)
- o Ecoduct Leenderbos

Datum

5 oktober 2009

Ons kenmerk

De provincie Noord-Brabant benadrukt ook dat er diverse investeringsprojecten in de lokale en regionale culturele, zorg- en sportinfrastructuur te benoemen zijn, waar een investeringsimpuls in elk geval kan helpen de slaagkans van het project te versnellen. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan het Catharina ziekenhuis in Eindhoven, het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven, de Health Campus Sterckwijck in Boxmeer (ziekenhuis/oncologie kenniscentrum/bedrijvigheid), de Homburg Campus in Cuijk (cultuur en bedrijvigheid) en het Corbusier Paviljoen in Eindhoven. Voor een definitieve selectie van dit type projecten voeren wij graag op korte termijn overleg met het kabinet.

Natura 2000

Wij zijn verheugd u te kunnen meedelen dat er in Noord-Brabant en Limburg op 29 september 2009 met alle betrokken partijen een bestuurlijk akkoord is bereikt over de aanpak van de stikstofproblematiek in relatie tot de veehouderij en Natura 2000.

Uitgangspunt van de samenwerking was het zoeken naar een gedegen aanpak om de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen op het onderdeel stikstofdepositie dichterbij te brengen en tegelijkertijd ruimte te creëren voor agrarische bedrijfsontwikkeling. Wij zijn van mening dat met het bestuurlijke akkoord deze aanpak is gevonden. Hiermee verwachten wij tevens dat de impasse rond vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998

voor de agrarische sector in beide provincies wordt doorbroken.

Voor de uitvoering van het convenant is echter een goede juridische verankering onontbeerlijk. Wij verzoeken u daarvoor zorg te dragen. Door verankering aan de Crisis- en Herstelwet zou het convenant ook daadwerkelijk op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd. Uiteraard zijn wij bereid om hierover met u mee te denken.

Wij spreken van harte de wens uit dat u er bij het kabinet op aan wilt dringen de Crisis- en herstelwet op bovengenoemde wijze aan te vullen. Op die manier kan Brabant maximaal bijdragen aan economisch herstel.



Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

Datum

5 oktober 2009

Ons kenmerk



Memo

Onderwerp
Crisis- en herstelwet

Hierbij stuur ik u een afschrift van de brief die wij hebben verstuurd aan de Tweede Kamer in verband met de Crisis-en Herstelwet.

Datum
6 oktober 2009

Contactpersoon

Telefoon



provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
snekertrekweg 1
telefoon (058) 292 59 25
telefax (058) 292 51 25
www.fryslan.nl
e-mail provincie@fryslan.nl

provinsje fryslân

Zijne Exellentie
Mr. dr. J.P. Balkenende
Minister President
Ministerie van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Leeuwarden, 25 maart 2009
Verzonden, **25 MAART 2009**

Ons kenmerk : 00818966
Afdeling : Verkeer en Vervoer
Behandeld door :
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : regelvrije projecten

Geachte Minister President Balkenende, Exellentie,

Uw Kabinet bereidt momenteel een tijdelijke wet voor om bouwprojecten sneller te beginnen. De insteek van deze zogenoemde crisis- en herstellwet is om regelvrije zones in te stellen. Binnen deze zones zijn minder procedures en vergunningen nodig om te bouwen. Doel is om hierdoor bouwactiviteiten sneller mogelijk te maken en daarmee de werkgelegenheid op peil te houden.

Momenteel spelen enige grootschalige projecten (aanpak rotonde Joure, Drachtstercomplex Leeuwarden, traverse Harlingen, verdubbeling spoorlijn Leeuwarden-Groningen) waar al een groot bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor bestaat. Deze projecten lenen zich uitstekend voor een regelvrije zone en kunnen daardoor aanzienlijk eerder tot uitvoering worden gebracht. Voor het (behoud) van de werkgelegenheid in onze provincie, achten wij dit van groot belang.

Ik verzoek u met klem te overwegen of deze projecten wellicht aangewezen kunnen worden als regelvrij project, dan wel hun werkgebied aangewezen kan worden als regelvrije zone.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Verkeer & Vervoer



PvdA: Crisis vraagt om versnelling publieke bouw- en infra-projecten

De PvdA wil dit land mooi houden, opknappen en verbouwen waar nodig. Juist nu. We hebben mooie duurzame huizen nodig voor ons, onze ouders en onze kinderen. Goed en goedkoop openbaar vervoer en voldoende wegen om op ons werk te komen. Groen in de buurt en natuur in de omgeving om van te genieten.

Maar wat hebben we het onszelf moeilijk gemaakt. Voor de noodzakelijke verbouwing van een station zijn duizenden vergunningen nodig, de restauratie van een verlaten monument wordt jaren opgehouden door een vleermuizenkolonie, een onhandige, zuinige overheid lokt een hoop protesten uit tegen een omstreden bouwplan in de buurt.

Er is niet één probleem met één hoofdschuldige, helaas. Er is altijd meer aan de hand.

- De overheid doet soms haar huiswerk niet goed, communiceert te weinig direct met belanghebbenden en lokt protesten uit door ambtelijke onhandigheid
- Sectorale wetgeving op moeilijke plekken, zoals binnenstedelijk, lijkt en is soms met elkaar in tegenspraak. Het is beter duurzaam binnenstedelijk te bouwen. We sparen daardoor buitengebied en beperken daardoor de mobiliteitsbehoefte. Echter, met de huidige wet- en regelgeving is het juist veel moeilijker om binnenstedelijk te bouwen. Dit klopt niet.
- Jarenlange vertraging kost niet alleen tijd, ook veel geld en irritatie. Hadden we dat niet makkelijker kunnen doen door een ruimer, duurzamer, ontwerp?
- Expertise, expertise, expertise, waar zijn de mannen en vrouwen die met kennis voldoende doorzettingsmacht krijgen om aan de slag te gaan?

Steeds meer projecten vinden plaats in moeilijker milieuumstandigheden, of omdat ze groot zijn zoals gebiedsontwikkelingen, of omdat ze plaatsvinden in de stad, waar al veel milieulast is. De PvdA is voorstander van geïntegreerde projecten (vandaar de R van Ruimte die is toegevoegd in het MIRT) én van bouwen in de stad, dus niet in het open landschap.

Daarbij komt dat wij met de gemeenten en provincies nu investeringen naar voren willen halen om de crisis te lijf te gaan, en zeggen aan te lopen tegen vertragingen vanwege procedures. De vraag is of de crisis een reden moet zijn regels opzij te zetten, of juist een reden moet zijn duurzamer te investeren. Elverding kwam tot de -voor sommigen verrassende- conclusie dat niet de regels en de rechtsgang het grootste probleem vormen, maar de bestuurlijke besluiteloosheid en de bestuurlijke drukte. En daar valt wat aan te doen.

1. Crisis- en herstelwet oké, maar we kunnen nu al aan de slag.

Er zal invulling gegeven gaan worden aan de in het nieuwe beleidsakkoord opgenomen Crisis- en Herstelwet. Als de crisis-en herstelwet in de lijn van Elverding en het initiatief 'Doorbreek de impasse' van Friso de Zeeuw en Co Verdaas ligt, kan de PvdA daar goed mee uit de voeten. Maar de voor juni aangekondigde wet is er nog niet. Sterker nog, we weten uit de praktijk hoe lang een wetsbehandeling duurt. Daar hebben we in 2009 nog helemaal niets aan. En over 2010 doen we maar geen uitspraken. De PvdA wil nú al gaan versnellen. Door gebruik van de bestuurlijke lus (initiatiefwet Vermeij cs), waarmee in ieder geval de wettelijke procedures worden versneld. En door het nemen van maatregelen binnen de bestaande wettelijke mogelijkheden.

De top-5 van de PvdA

Niet wachten: meteen aan de slag!

1. bij de overheid kan een hoop ellende jarenlange procedures- worden voorkomen wanneer zowel de ambtenaar als de rechter gewoon eens de telefoon oppakken en een gesprek aangaan. Vaak kan dat zelfs leiden tot het voorkómen van bezwaarschriften.



2. Ook als het gaat om de capaciteit bij rechtbanken valt er nog een wereld te winnen. Een paar rechters erbij en jaren zijn gewonnen! Daarnaast helpt straks de bestuurlijk lus enorm in het herstel van onnodige fouten in de vele procedures.
3. het gelijktijdig/ gecombineerd behandelen van vergunningaanvragen, ook op lokaal niveau via het coördinatieartikel in de nieuwe WRO en de bestaande wet Stad en Milieu, die afstemming van regelingen mogelijk maken. Dit is geen splinternieuw wondermiddelje maar het wordt nu nog veel te weinig gebruikt, door snelle en efficiënte behandeling van vergunningsaanvragen kan veel (tijd-)winst behaald worden!
4. bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, gewoon doen, als daarmee bezwaren worden weggenomen. Op de moeilijke plekken zijn géén eenvoudige oplossingen. Meer doen dan strikt noodzakelijk kan leiden tot draagvlak. Wat staat ons in de weg? Wat levert draagvlak op? Misschien wel meer dan een oplossing die niemand ècht ziet zitten .
5. inzet van gebiedsregisseurs met doorzettingsmacht die projecten vlottrekken. We kunnen daarbij gebruik maken van de tijdelijke inzet expertise van projectontwikkelaars die minder te doen hebben!

2. Met duurzame publieke projecten aan de slag. Nu al.

We kunnen wachten met een wet. We kunnen wachten tot de crisis voorbij is. Maar is het niet juist nu de tijd dat de overheid het goede voorbeeld geeft. Publieke projecten die deze samenleving duurzamer maken moeten met voorrang naar voren worden geschoven. Met bovenstaande guidelines kan worden geoefend en bovendien zou ook een experimenteerartikel het mogelijk moeten maken te oefenen met coördinatieconcepten.

Aan welke projecten denkt de PvdA?

Onze top-5.

Projecten die wat ons betreft versneld mogen worden, concrete voorbeelden.

1. Lightrail-projecten: de Hoekse lijn, Utrecht, Groningen, Arnhem-Nijmegen en de Rijn Gouwe lijn:
 - De Hoekse lijn; De regionale spoorverbinding tussen Hoek van Holland, Vlaardingen en Schiedam wordt een hoogwaardige metrolijn met een directe verbinding met het centrum van Rotterdam.
 - Tram Utrecht; Deze nieuwe lijn gaat rijden tussen het centrum van Utrecht en De Uithof. Dit zeer noodzakelijk project heeft een goede kosten/batenverhouding en kent een groot maatschappelijk draagvlak.
 - Groningen; Met het project 'RegioTram' keert de tram definitief in Groningen terug. Dit project voegt het meest toe aan de bereikbaarheid van de regio en kent een goed maatschappelijk draagvlak.
 - HOV, as Arnhem-Nijmegen; Deze lijn zal naar verwachting een enorme reizigersgroei genereren en een goede concurrent zijn voor de auto. Met de ruimtelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de komst van de lightrail.
 - De Rijn Gouwe lijn; Dit project van deels bestaande spoorlijn en deels nieuwe lijn geldt als boegbeeld voor lightrail in Nederland en Europa en bij de ruimtelijke ontwikkeling wordt heel goed ingespeeld op de komst van de lightrail.
2. Strijp-S in Eindhoven. Een grootschalig project in het centrum van een belangrijke stad; hier wordt vergane glorie omgebogen naar dynamische activiteit. Strijp-S biedt veel: werkgelegenheid, uitstraling, recreatie, creativiteit, gedifferentieerd woningaanbod. En dat allemaal op het oude fabrieksterrein van Philips: Strijp-S is in staat om dit gebied nieuw leven in te blazen. Maar dan moet er wel vaart gemaakt worden!



3. Utrecht CS, Amsterdam CS, Arnhem CS, Utrecht CS en Rotterdam CS. Hier komen per dag miljoenen, miljoenen mensen langs. Ze lopen langs bouwputten waar morgen de aannemer aan de slag kan gaan, als er nu extra wordt geïnvesteerd. Men wacht, letterlijk, terwijl wij over de planken, langs de schuttingen en de volgeplakte muren lopen. Het ziet er niet uit en maar zelden zie je er mensen werken. Ongelofelijk. Laten we van onze grote OV-stations onze visitekaartjes maken van de stad in plaats van een tien-tot-twintig jaar durende ellendige bouwput.

4. Aan de slag in Delfzijl en Parkstad. Krimp vraagt veel en niet alleen onderzoek en politieke belangstelling. Krimp vraagt ook nu doen. Laten we barrières slechten om deze gebieden mooi te maken, leefbaar te houden met veel minder inwoners.

5. Juist in tijden van crisis moeten oude bedrijventerreinen worden opgeknapt met een aantal onrendabele toppen. Kijken we naar gebieden waar echt wat moet gebeuren, komen we al snel in de Drechtsteden en in Rotterdam uit. Experimenteren in gebieden met moeilijke milieucategorieën is de moeite waard, kunnen we juist deze omgeving beter, duurzamer inrichten? Daar kan morgen mee worden begonnen.

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Natuur
en
Milieu

PERSOONLIJK

Aan de Minister-President
De heer mr. dr. J.P. Balkenende
Ministerie van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 30 juni 2009
ons kenmerk WJvG/ju/090630.082
contactpersoon
onderwerp Crisis- en Herstelwet

Mijnheer de Minister-President,

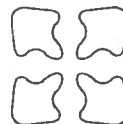
In uw toespraak tot het CDA-congres op 21 maart jl. kondigde u aan, in samenspraak met de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM, te komen tot een Crisis- en Herstelwet met als doel projecten van de grond te krijgen die blijven steken in tijdrovende procedures. In een toelichting op dit plan zei minister Cramer in het programma Pauw & Witterman dat noch het milieu, noch de rechten van bezorgde burgers door deze wet in het gedrang zouden komen.

Naar verluidt wordt het wetsontwerp Crisis- en Herstelwet binnenkort in de Ministerraad besproken. Met deze brief wil Stichting Natuur en Milieu graag haar grote zorgen hierover onder uw aandacht brengen.

Snellere besluitvorming kan niet juridisch worden afgedwongen

Wij begrijpen volledig dat het in tijden van economische crisis van belang is om - waar mogelijk - doortastende maatregelen te nemen die de druk voor bedrijven en burgers verlichten en die mogelijkheden bieden voor economisch herstel. Wij menen echter dat forse juridische ingrepen in de besluitvormingsprocedures daarvoor niet de juiste weg zijn. In ons dichtbevolkte land met een grote druk op de schaarse ruimte en een zware milieubelasting zijn bij grote projecten nu eenmaal vele en vaak tegengestelde belangen aan de orde. Het gaat daarbij om de kwaliteit van onze samenleving in veel opzichten, zoals een gezonde economie, goede luchtkwaliteit en de gezondheid van mensen, een voortvarende aanpak van het klimaatprobleem en een rijke natuur. De afweging van deze grote maatschappelijke belangen vraagt om zorgvuldige procedures.

Uit alle onderzoeken blijkt verder dat de soms lange duur van besluitvorming niet het gevolg is van tekortschietende wettelijke mogelijkheden, maar van onzorgvuldige ambtelijke voorbereiding en van het onvermogen van bestuurders om in complexe situaties snel en zorgvuldig te beslissen. Juridische ingrepen bieden daarvoor geen soelaas. Snellere besluitvorming kan nu eenmaal niet juridisch worden afgedwongen. Wel is zeker dat de ingrijpende juridische maatregelen de maatschappelijk vereiste zorgvuldigheid en de rechtszekerheid voor burgers en bedrijven dreigen aan te tasten. De daaruit voortvloeiende maatschappelijke en politieke discussie zal zeker niet versnellend werken. Wij lichten dit graag als volgt toe.

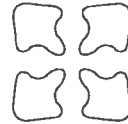


Versimpeling wetgeving overbodig en veelal contraproductief

Naar verluidt worden in het kader van de Crisis- en Herstelwet allerlei ingrijpende juridische maatregelen overwogen, zoals het aanscherpen van het relativiteitsbeginsel, het schrappen of inperken van een toetsing van besluiten door de bestuursrechter, het beperken van het beroepsrecht van de andere overheden, het verder vereenvoudigen van de milieueffectrapportage, vergaande vereenvoudiging van de verlening van bouwvergunningen, ontkoppeling van milieu en projectbesluitvorming, en dergelijke. Het algemene kenmerk van dergelijke maatregelen is: minder zorgvuldige afweging van - veelal sterk tegenstrijdige - belangen, vermindering van de rechtsbescherming-mogelijkheden, en in algemene zin afbreuk aan de kwaliteit van de besluitvorming door minder aandacht en gewicht voor kwetsbare groepen en belangen (individuele burgers, natuur, gezondheid, leefkwaliteit). Dat roept ernstig bezwaar op. Wij menen daarnaast dat dergelijke ingrijpende wettelijke aanpassingen overbodig en contraproductief zullen zijn, en wel om de volgende redenen:

- Voor versnelling van projectbesluitvorming is (verdere) vereenvoudiging van de diverse wetten volstrekt overbodig. Recent is immers juist een groot aantal wetten vereenvoudigd of zijn vereenvoudigingen in voorbereiding. Wij wijzen op de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (gewijzigde Spoedwet wegverbreding annex wijziging van de Tracéwet), op de modernisering van de wettelijke regeling milieueffectrapportage, de komende wijziging van de Tracéwet in het kader van het Actieplan Sneller en Beter ("Elverding"), de Interimwet stad en milieu, de maatregelen op basis van het advies van de Commissie Verheijen, en de aangekondigde verankering van het relativiteitsbeginsel in de Algemene Wet bestuursrecht.
- Wij menen dat er een grote kans bestaat dat verdergaande beperkingen van de beroepsgang voor burgers, bedrijven en organisaties in strijd zullen zijn met Europees recht (o.a. Verdrag van Aarhus, resp. MER Richtlijn).
- Het tot stand brengen van wetgeving kost tijd. Tegen de tijd dat deze wet operationeel is, is de economische crisis vermoedelijk al weer over zijn top heen. Belangrijker is overigens dat het realiseren van de beoogde projecten hoe dan ook veel tijd kost. Het is dus ten principale de vraag of dergelijke projecten wel een bijdrage kunnen leveren aan het verlichten van de acute economische crisis nu.
- Tenslotte wordt - zoals boven al genoemd - versnelling van de besluitvorming primair bereikt door betere ambtelijke voorbereiding en door beter, krachtiger optreden van bestuurders in complexe situaties. Wij constateren dat vooral gemeenten vaak nog te weinig gebruik weten te maken van de reeds bestaande mogelijkheden voor snellere besluitvorming. Wij pleiten daarom voor de instelling van expertteams - 'vliegende brigades' - die ambtelijke diensten en bestuurders kunnen helpen bij het realiseren van soepele en snelle besluitvorming in moeilijke situaties.

Samenvattend verzoeken wij u dringend om te voorkomen dat belangrijke waarden in onze samenleving op het gebied van de kwaliteit van belangenafweging en besluitvorming en van de rechtsbescherming vanwege de economische crisis worden aangetast.



Economische crisis aangrijpen voor verduurzaming samenleving

Wij menen dat de economische crisis juist kan worden aangegrepen om belangrijke stappen te zetten in de verduurzaming van onze samenleving. Daartoe hebben wij samen met de FNV op 15 januari van dit jaar ons plan Green New Deal gepresenteerd. Graag brengen wij deze voorstellen nog eens onder uw aandacht. Wij zouden het zeer op prijs stellen om hierover verder van gedachten te mogen wisselen.

Wij zijn graag bereid tot het geven van een nadere toelichting.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

algemeen directeur

cc
De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
mevrouw dr. J.M. Cramer
De minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Natuur
en
Milieu

PERSOONLIJK

Aan de Minister-President
De heer mr. dr. J.P. Balkenende
Ministerie van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 28 oktober 2009
ons kenmerk WJvG/ju/091028.158
contactpersoon
onderwerp wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW); TwK 32 127

Mijnheer de Minister-President,

Hierbij zenden wij u onze brief aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal, d.d. 28 oktober 2009 (*onze ref.: WJvG/ju/091028.156*) over bovengenoemd onderwerp.

Wij vragen graag uw aandacht voor deze brief.

Bij voorbaat onze hartelijke dank.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

algemeen directeur

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 28 oktober 2009
ons kenmerk WJvG/ju/091028.156
contactpersoon
onderwerp wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW); TwK 32 127

Geachte dames en heren,

Met het oog op de behandeling door uw Kamer van het wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW) wil Stichting Natuur en Milieu graag het volgende commentaar onder uw aandacht brengen.

Wij doen dat bij dit zeer uitgebreide wetsontwerp kort en puntsgewijs, met tot slot onze conclusie en een aantal aanbevelingen. Tevens geven wij in een bijlage gedetailleerd commentaar op en doen wij concrete verbetervoorstellen voor een aantal wetsartikelen.

1. Wij vinden dat de CHW geen antwoord is op de 'echte' problemen bij de besluitvorming, namelijk het bestuurlijk en ambtelijk onvermogen. Voor een toelichting daarop verwijzen wij graag naar de analyse in het advies van de Commissie-Elverding en naar het advies over het voorliggende wetsontwerp van de Raad van State. De problematiek van trage besluitvorming vraagt een heel andere aanpak, waar wij aan het slot van deze brief graag een voorstel voor doen.

2. Voor versnelling van de besluitvorming is dit wetsontwerp overbodig. Recent zijn allerlei wetten en procedures al met dit doel aangepast (Actieplan Sneller en Beter (n.a.v. het advies van de Commissie-Elverding), Spoedwet wegverbreding, Tracéwet, Wet modernisering mer, nieuwe Wro, wetsontwerp bestuurlijke lus). Deze wetten zijn nog niet of nauwelijks van kracht en kunnen hun waarde nu gaan bewijzen. Wij menen daarom dat de beoogde versnelling kan worden bereikt door verstandige en daadkrachtige toepassing van de bestaande wetgeving. Voor versnelling is deze wet niet nodig. Sterker nog, vele deskundigen hebben er inmiddels op gewezen dat de introductie van nieuwe planfiguren en procedures (zoals de ontwikkelingsgebieden, het projectuitvoeringsbesluit en de lokale projecten van nationale betekenis) zullen leiden tot verwarring en juridische onzekerheid en dus tot vertraging.

3. De CHW heeft nauwelijks effect op de bestrijding van de economische crisis (zie ook het advies van de Raad van State). Daarnaast bevat het wetsontwerp een aantal onderdelen die niets met de crisis te maken hebben, zoals de wijzigingen rond de Natuurbeschermingswet/regeling stikstofdepositie. Het kabinet lijkt de wet te hebben aangegrepen om allerlei procedurele wensen snel even te regelen.

4. De CHW bevat een aantal voor milieu en natuur zeer schadelijke onderdelen (o.a. bij milieueffectrapportage, lex silencio positivo voor aanlegvergunningen, relativiteitsvereiste, innovatie, Natuurbeschermingswet, regeling stikstofdepositie) en enkele onderdelen die sterke verbetering behoeven (zoals de ontwikkelingsgebieden en de versnelde uitvoering van woningbouwprojecten). Voor een toelichting hierop verwijzen wij graag naar de bijlage. De CHW bevat ook enkele voor het milieu interessante onderdelen (o.a. windenergie en energiebesparingsinvesteringen in huurwoningen). Per saldo is het wetsontwerp echter voor milieu en natuur een sterke verslechtering, ten aanzien van zorgvuldigheid, rechtsbescherming en inhoud.

5. Het wetsontwerp staat ten aanzien van wijzigingen in de Natuurbeschermingswet/regeling stikstofdepositie op gespannen voet met het Europees recht (Vogel- en Habitatrichtlijn). Ook

sommige onderdelen van het bestuursprocesrecht zoals het relativiteitsvereiste kunnen in strijd zijn met het Verdrag van Århus.

6. Het wetsontwerp bevat in allerlei artikelen geen of volstrekt onvoldoende clausules en kaders voor de toepassing ervan. Diverse artikelen maken zonder reserves een vergaande uitbreiding van de reikwijdte van het wetsontwerp mogelijk.

Een treffend voorbeeld is art. 5.1. Wij hebben ernstig bezwaar tegen de mogelijkheid om bij AMvB regels te kunnen geven "gericht op versnelling van de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten" (art. 5.1). Dit kan voor alle projecten en categorieën uit de bijlagen I en II, dus zo ongeveer voor alles.

Ook hebben wij bezwaar tegen art. 1.2 dat de mogelijkheid geeft om bij AMvB - zonder tussenkomst van de Staten-Generaal - de bijlagen I, II en III met de lijsten met projecten en categorieën aan te vullen. Naar onze mening moet een eventuele uitbreiding van deze bijlagen bij wet worden geregeld.

Conclusie: stel expertteams in om de bestaande wetgeving slim en snel toe te passen

Wij wijzen deze wet af. Wij zijn niet tegen snelle besluitvorming, mits dat zorgvuldig gebeurt. De Raad van State stelt terecht een fundamenteel andere benadering voor met accent op zorgvuldige voorbereiding op basis van belangenafweging. Zo'n aanpak zou alleen moeten gelden voor een beperkt en zorgvuldig gekozen aantal projecten die van groot economisch en duurzaam belang zijn, in een vergevorderd stadium van besluitvorming, en met geregelde financiering.

Belangrijker nog vinden wij dat bestaande wetgeving slimmer en beter wordt toegepast. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bijvoorbeeld bevat een flexibele coordinatieregeling waarmee zeer veel van de coordinatie- en afstemmingsproblemen snel kunnen worden aangepakt en opgelost. Deze coordinatieregeling wordt in de praktijk echter zelden gebruikt. Dat vraagt dus vooral om het aanpakken van het bestuurlijk en ambtelijk onvermogen. Wij stellen daarom voor expertteams te vormen - 'vliegende brigades' - die gemeenten en andere overheden helpen om complexe besluitvormingsprocessen goed en snel te organiseren. Daar zijn Nederland en de crisis beter mee geholpen.

Tot het geven van een nadere toelichting zijn wij graag bereid.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

algemeen directeur

Bijlage: 1

cc

De Minister-President, de heer mr. dr. J.P. Balkenende

De Minister voor Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw dr. J.M. Cramer

De Minister van Economische Zaken, mevrouw M.J.A. van der Hoeven

De leden van de vaste Commissie voor VROM uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De leden van de vaste Commissie voor EZ uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

**Bijlage bij brief d.d. 28 oktober 2009 van Stichting Natuur en Milieu aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer:
Commentaar op onderdelen van het wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW)
(in de volgorde van het wetsontwerp)**

Hoofdstuk 1 Bijzondere bepalingen projecten

Art. 1.2 uitbreiding bijlagen I, II en III

Artikel waarmee uitbreiding van de Bijlagen I, II en III via een AMvB kan worden geregeld. Onacceptabel. Als er al uitbreiding gewenst is, dan alleen via een wettelijke regeling. S.v.p. schrappen.

Art. 1.4 geen beroep andere overheden tegen besluiten van het Rijk

Bezwaarlijk en onterecht. Er behoort in dit opzicht geen verschil te zijn tussen de diverse overheden. Zie ook de bezwaren van de Raad van State. S.v.p. schrappen.

Art. 1.9 relativiteitsvereiste

Risikant voor burgers en bedrijven: er ontstaat een schemerzone waarin niet duidelijk is of een bezwaar wel ontvankelijk is. Het is ook de vraag of dit wel in lijn is met Verdrag van Århus. Daarin wordt juist het belang onderstreept dat bestaat bij naleving van het milieurecht. Het gevolg is dat al snel zal moeten worden aangenomen dat een milieuorganisatie belang heeft bij het naleven van een milieuregel.

Zie ook het Advies van de Raad van State: dit leidt tot grotere werkdruk voor de Afdeling rechtspraak omdat steeds moet worden afgewogen of iemand wel ontvankelijk is. S.v.p. schrappen.

Art. 1.11 milieueffectrapportage: (geldt voor 58 projecten, en - *nieuw* - bij Nota van wijziging ook voor lokale projecten van nationaal belang (Afdeling 7))

Wetsontwerp: geen advies Commissie-mer, geen onderzoek alternatieven;

Commentaar: zeer bezwaarlijk; alternatievenonderzoek en advies Commissie-mer zijn van groot belang voor zorgvuldige besluitvorming. Advies Commissie-mer leidt in de praktijk tot versoepeling en stroomlijning van de besluitvorming. Afschaffen advies Commissie-mer zal leiden tot minder maatschappelijk en juridisch draagvlak en stroevare besluitvorming, meer beroepszaken, kortom: vertraging in plaats van versnelling. Dit voorstel is contraproductief vanuit de doelstelling van het wetsontwerp. S.v.p. schrappen.

Overigens gaat de voorgestelde wetstekst verder dan alleen projecten. Art. 1.11 regelt dat bij de toepassing van art. 7.2 van de Wet milieubeheer (over de inhoud van een mer) onderzoek van alternatieven wordt uitgesloten. Dit artikel 7.2 gaat echter over de inhoud van een besluit-mer én van een plan-mer. Het uitsluiten van onderzoek naar alternatieven bij een plan-mer is in strijd met de Europese mer-wetgeving, waarin dit onderzoek expliciet wordt voorgeschreven. Het kabinet stelt dat Bijlage II alleen over projecten gaat, maar dat is discutabel. Er staat een aantal 'projecten' in Bijlage II die ook als plan in de zin van de mer-wetgeving kunnen worden opgevat (bijvoorbeeld luchthaven Twente).

Art. 1.12 Lex silencio positivo voor aanlegvergunningen (Raad van State tegen)

Zeer bezwaarlijk. Afgezien van de algemene bezwaren tegen Lex silencio positivo (rechtsonzekerheid: geen publicatie van een besluit, geen motivering), in dit speciale geval (aanlegvergunningen) ook grote bezwaren omdat kwetsbare belangen zo de dupe dreigen te worden van niet-tijdig besluiten door het bevoegd gezag. Dat is onjuist en onredelijk. Aanlegvergunningenstelsels worden altijd ingesteld om kwetsbare belangen zoals gebieden met landschappelijke en cultuurhistorische waarde te beschermen. Het gaat niet aan om dan bij niet-tijdig beslissen het risico en de schade te laten neerkomen op die - te beschermen - belangen. S.v.p. schrappen.

Hoofdstuk 2 Bijzondere voorzieningen

Afdeling 1, art. 2.1 – 2.3, Ontwikkelingsgebieden: waarborgen ontbreken

Ontwikkelingsgebieden zijn uitsluitend acceptabel als ze ook echte milieuwinst opleveren. Het toepassen van dit artikel moet er niet toe leiden dat de bestaande milieugebruiksruimte feitelijk wordt opgevuld. De doelstelling moet dan ook expliciet zijn: snelle verbetering van de milieukwaliteit.

Noodzakelijke extra waarborgen zijn:

- Aanwijzing ontwikkelingsgebieden alleen in bestaand stedelijk gebied en voor bestaande bedrijventerreinen. Nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied komen hiervoor dus niet in aanmerking.
- Aanwijzing ontwikkelingsgebied moet voor beroep vatbaar zijn;
- Het gebiedsontwikkelingsplan wordt verankerd in het (gelijktijdig te wijzigen) bestemmingsplan en in het exploitatieplan, net als bij het afwijkingsbesluit van de Interim-wet Stad en Milieu;
- Bij tijdelijke normoverschrijding is ministeriele toestemming nodig, net als bij de afwijking op grond van de Interim-wet Stad en Milieu, met marginale toetsing;
- Tijdelijke normoverschrijding is pas toegestaan als de aanpak c.q. het openbreken van bestaande vergunningen onherroepelijk is geworden;
- De extra maatregelen door bedrijven moeten echt afdwingbaar zijn;
- In geval van tijdelijke normoverschrijding moet uiterlijk binnen vijf jaar worden voldaan aan de bij of krachtens de wet gestelde milieukwaliteitsnormen (in plaats van tien jaar zoals het wetsontwerp nu luidt);
- Jaarlijkse rapportage aan de gemeenteraad en aan de minister van VROM.

En: **nieuw:** bij Nota van wijziging is art. 2.2 uitgebreid met een nieuw lid 2 waarin verlenging van de aanwijzing van een ontwikkelingsgebied met vijf jaar mogelijk wordt gemaakt door een besluit van de minister van VROM. Dat impliceert dus ook de mogelijke verlenging van de periode dat milieunormen mogen worden overschreden. Bovendien staat tegen zo'n verlengingsbesluit geen beroep open. Onacceptabel. S.v.p. schrappen.

Afdeling 2 Innovatie

Een bijzonder vaag artikel, waarmee allerlei ontwikkelingen kunnen worden toegestaan zonder degelijke toets aan milieukwaliteitsnormen en met potentieel schadelijke milieugevolgen. Op basis van dit artikel kan zonder duidelijke clausules van allerlei wetten worden afgeweken. Zie ook Advies Raad van State. Zeer ongewenst. S.v.p. schrappen.

Afdeling 6 Versnelde uitvoering van woningbouwprojecten

De regeling legt alle besluitvorming in één hand (projectuitvoeringsbesluit) en stelt daartoe veel bestaande wetten en regels buiten werking. Het is de vraag hoe de gemeenten dat allemaal zouden kunnen overzien en beoordelen vanuit de specifieke kaders van de betreffende vergunningenstelsels. Hier dreigt een groot praktisch probleem van kennis en coördinatie. Alle gegevens moeten op één moment beschikbaar zijn en tegelijk worden beoordeeld. Dat is bij grotere projecten een vrijwel onmogelijke opgave. Bovendien is deze methode erg onpraktisch. Als ergens een wijziging nodig is of een fout wordt gemaakt moet het hele projectuitvoeringsbesluit overnieuw. Bij de bestaande wetgeving en de coördinatieregeling Wro kan in zo'n geval worden volstaan met een herziening van het betreffende onderdeel waar de wijziging nodig is of de fout moet worden hersteld. Al met al is de kans groot op slordige en dus juridisch kwetsbare besluiten. Ons voorstel is om gewoon gebruik te maken van de coördinatieregeling in de Wro.

Daarnaast vinden wij de toepassingsmogelijkheden van deze regeling veel te ruim. De regeling kan voor alle woningbouwprojecten van de aangegeven omvang gelden, ongeacht of er een relatie is met de economische crisis. Duidelijke criteria ontbreken in het wetsontwerp. Verder is de termijn van vier maanden voor rechterlijke uitspraak (waar elders zes maanden gelden) te kort.

Bezwaarlijk is ook dat bij Nota van wijziging een **nieuw** lid 1b is toegevoegd aan artikel 2.9 waarbij bij AMvB deze Afdeling 6 ook van toepassing kan worden verklaard op categorieën

andere projecten van maatschappelijke betekenis. Wij hebben bezwaar tegen een dergelijke verruiming zonder in de wet vastgelegde criteria.

Overigens is door de recente uitspraak d.d. 15 oktober 2009 van het Europese Hof de toepassing van het criterium van 1500 c.q. 2000 woningen wankel geworden. Ook beneden die aantallen kan nu immers een milieueffectrapport nodig zijn. De essentie van de uitspraak is dat dit steeds moet worden beoordeeld en dat niet kan worden volstaan met getalsmatige drempels.

Afdeling 7 Versnelde uitvoering van lokale projecten met nationale betekenis

Nieuwe artikelen 2.18 t/m 2.23, ingevoegd bij Nota van wijziging.

Deze regeling verplicht in de kern tot het maken van een structuurvisie met een goede uitvoeringsparagraaf en het toepassen van de coördinatieregeling bij complexe projecten van nationaal belang. Op zichzelf is daar bij zorgvuldig gekozen projecten niets tegen, maar de vraag rijst waarom dit apart wettelijk moet worden geregeld. Met de bestaande coördinatieregeling en waar nodig een bestuurlijke overeenkomst kan precies hetzelfde worden bereikt. Nieuwe planfiguren hebben wel het nadeel van verwarring en juridische onzekerheid.

Bezwaar hebben wij tegen artikel 2.22 waarin wordt mogelijk gemaakt dat kan worden afgeweken van gemeentelijke verordeningen. Als die verordeningen geen afwijkingsgrond bevatten voor bijzondere situaties, is het beter de verordening zelf aan te passen. Anders leidt toepassing van artikel 2.22 al gauw tot rechtsongelijkheid.

Hoofdstuk 3 Wijziging van diverse wetten

Art. 3.2 Elektriciteitswet

Waarom vallen windparken en overige duurzame installaties niet onder het nieuwe lid 2 van artikel 9b? Bijvoorbeeld windparken die nu kleiner zijn dan 100 MW maar die uitgebreid worden tot boven de 100 MW, en overige duurzame installaties die nu kleiner zijn dan 50 MW maar worden uitgebreid tot boven de 50 MW zouden hiervoor ook in aanmerking moeten komen.

Art. 3.4 Interim-wet Stad en Milieu

Verlenging van de Interimwet Stad en Milieu is een goede zaak. Wij hebben bezwaar tegen ontkoppeling van het afwijkingsbesluit van het bestemmingsplan. Bezwaar tegen afwijking van milieukwaliteitsnormen zonder wijziging bestemmingsplan. Afwijkingsmogelijkheid in de wet is van onbepaalde duur. Wij vinden hoogstens 10 jaar acceptabel. Daarnaast pleiten wij voor (marginale) toetsing van een (voorgenomen) afwijkingsbesluit door de minister van VROM.

Art. 3.8 Natuurbeschermingswet/stikstof

Ernstige verslechtering bescherming natuurgebieden; dreigende ongecontroleerde uitbreiding stikstofemissie en veestapel, zie artikel 3.6 schrappen. Dit is ongewenst en in strijd met de Habitatrichtlijn. Het is ook ongewenst nu via een goed verankerde programmatische aanpak een oplossing voor het stikstofprobleem binnen handbereik lijkt te liggen.

Probleempunten o.a.:

- Versoepeling vergunningregiem beschermde natuurgebieden buiten Natura 2000: essentiële onderdelen van bescherming vervallen.
- Bestaand gebruik – indien niet in beheerplan - permanent vergunningvrij. (Aanschrijvingsbevoegdheid is duidelijk een minder hoog beschermingsniveau).
- Stikstofdepositie: voorgestelde beperking beoordeling stikstof tot 'stand still' ten opzichte van een bepaalde peildatum op Natura 2000-gebieden voldoet niet aan de plicht tot herstel van natuurkwaliteit ("herstel in gunstige staat van instandhouding"). Het kan zelfs leiden tot toename van de veestapel en toename van overige milieuproblemen. Indien deze maatregel niet vergezeld gaat van een voldoende geborgde programmatische aanpak om de totale depositie (sterk) te verminderen is dit in strijd met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Zie ook het zeer kritische advies van de Raad van State.

Art. 3.15 Wabo, wijziging art. 2.14

Het gaat hier om de mogelijkheid een vergunning aan een bedrijf te kunnen verlenen, ook als het industrieterrein 'akoestisch vol' is, wanneer de gemeente voor zo'n 'vol' terrein 'een realistisch plan maakt om de overschrijding van de grenswaarden binnen een bepaalde periode (vijf jaren) teniet te doen.' (MvT p. 91-92). Wij vinden het problematisch dat de geldende grenswaarden niet van toepassing zijn 'indien blijkt de aanvraag de geluidsbelasting van het gehele industrieterrein niet toeneemt'. Wij missen een bepaling over de wijze waarop de maatregelen in het geluidreductieplan kunnen worden afgedwongen bij de bestaande bedrijven. Wij pleiten voor concrete waarborgen dat compenserende maatregelen door de andere bedrijven ook echt zullen worden getroffen. Een termijn van 5 jaar is voor geluidsoverlast bovendien erg lang.

Art. 3.24 Wet ruimtelijke ordening

Het vervallen van het aanlegvergunningstelsel als een rijksinpassingsbesluit van toepassing is, kan problemen opleveren. Zo verliest de gemeente zicht op schadelijke handelingen in kwetsbare gebieden, en verliest zij greep op de wijze van uitvoering ervan.

Nieuw is dat via de Nota van wijziging de verplichting komt te vervallen om - in geval van een projectbesluit - het bestemmingsplan daar binnen een jaar aan aan te passen. Dat is bezwaarlijk. Het is in het belang van de eigenaren, bewoners en gebruikers van het vastgoed, alsmede van omwonenden, dat er zo snel mogelijk een bestemmingsplan komt met de voor hen van belang zijnde bepalingen over gebruik en bouwmogelijkheden. Het gaat niet aan om daarmee te wachten tot de eerstvolgende reguliere herziening van het bestemmingsplan. Die kan bovendien bijna twintig jaar op zich laten wachten, indien de gemeenteraad besluit om de geldigheid van het bestemmingsplan met tien jaar te verlengen. Niet acceptabel.

Hoofdstuk 5 Overgangs- en slotbepalingen

Art. 5.1

Algemeen artikel over de mogelijkheid per AMvB voor regels "gericht op een versnelling van de ontwikkeling en de verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten". Geldt voor alle projecten en categorieën in de Bijlagen I en II.

Dit is een ongeclausuleerde bevoegdheid voor het kabinet voor van alles en nog wat. Onacceptabel.

Art. 5.2

Artikel hangt deels samen met art. 1.2.

Artikel 5.2 regelt dat er tegen toevoeging van nieuwe elementen aan Bijlagen I, II en III geen beroep open staat. Op zich interessant, want die toevoeging gaat per AMvB (volgens het wetsontwerp). Maar als er sprake is van de toevoeging van slechts 1 project kan men zich inderdaad afvragen of er dan geen sprake is van een besluit en derhalve van beroepsmogelijkheid. Kennelijk wil het kabinet dit uitsluiten. Bezwaar. In samenhang met artikel 1.2 s.v.p. schrappen.

Tenslotte: in artikel 5.2 wordt ook geregeld dat tegen de aanwijzing van een ontwikkelingsgebied geen beroep open staat. Bezwaar. Wij menen dat daartegen juist wel beroep mogelijk moet zijn. Zie voor onze argumentatie bij Hoofdstuk 2, Afdeling 1, art. 2.1 - 2.3.

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Natuur
en
Milieu

PERSOONLIJK

Aan de Minister-President
De heer mr. dr. J.P. Balkenende
Ministerie van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 9 december 2009
ons kenmerk WJvG/ju/091209.177
contactpersoon
onderwerp wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW); EK 32 127

Mijnheer de Minister-President,

Hierbij zenden wij u onze brief aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Eerste Kamer der Staten-Generaal, d.d. 9 december 2009 (*onze ref.: WJvG/ju/091209.175*) over bovengenoemd onderwerp.

Wij vragen graag uw aandacht voor deze brief.

Bij voorbaat onze hartelijke dank.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

algemeen directeur

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat
uit de Eerste Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 9 december 2009
ons kenmerk WJvG/1u/091209.175
contactpersoon
onderwerp wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW); EK 32 127

Geachte dames en heren,

Met het oog op de behandeling door uw Kamer van het wetsontwerp Crisis- en herstelwet (CHW) wil Stichting Natuur en Milieu graag het volgende commentaar onder uw aandacht brengen. Wij concentreren ons daarbij op enkele hoofdpunten uit het wetsontwerp. Voor een uitgebreider commentaar op een aantal andere punten verwijzen wij u graag naar onze brief van 28 oktober jl. aan de Tweede Kamer. Wij hebben u op 2 november 2009 een afschrift daarvan toegestuurd. Weliswaar heeft de Tweede Kamer het wetsontwerp op enkele onderdelen aangepast, maar de meeste punten van destijds zijn nog steeds relevant. In hoofdlijnen vragen wij nu uw aandacht voor het volgende.

Wetsontwerp schadelijk en contraproductief

Wij vinden het wetsontwerp een bijzonder slecht en onevenwichtig wetsontwerp. Wij lichten dat puntsgewijs als volgt toe:

- De CHW is geen antwoord op de 'echte' problemen bij de besluitvorming, namelijk het bestuurlijk en ambtelijk onvermogen.
- Voor versnelling van de besluitvorming is dit wetsontwerp overbodig. Recent zijn allerlei wetten en procedures al met dit doel aangepast. Deze aangepaste wetten zijn nog niet of recent van kracht en kunnen hun waarde nu gaan bewijzen.
- De introductie van nieuwe planfiguren zoals het projectuitvoeringsbesluit, de ontwikkelingsgebieden en de innovatieprojecten leidt in de praktijk juist tot verwarring en complexe juridische vragen. Hierdoor zal vertraging optreden in plaats van versnelling.
- De CHW heeft nauwelijks effect op bestrijding van de economische crisis (zie ook het advies van de Raad van State).
- Het wetsontwerp bevat een aantal onderdelen die niets met de crisis te maken hebben, zoals de wijzigingen rond de Natuurbeschermingswet/regeling stikstofdepositie. Het kabinet lijkt de wet te hebben aangegrepen om allerlei procedurele wensen snel even te regelen.
- De CHW bevat een aantal voor milieu en natuur zeer schadelijke onderdelen (o.a. bij milieueffectrapportage, relativiteitsvereiste, Natuurbeschermingswet en de versnelde uitvoering woningbouwprojecten). De CHW bevat ook enkele voor milieu interessante onderdelen (o.a. windenergie en energiebesparingsinvesteringen in huurwoningen). Per saldo is het wetsontwerp echter voor milieu en natuur een sterke verslechtering, t.a.v. zorgvuldigheid, rechtsbescherming en inhoud.
- Het wetsontwerp staat o.a. bij de wijziging Natuurbeschermingswet en bij de wijziging mer-wetgeving op gespannen voet met het Europees recht (Vogel- en Habitatrichtlijn, respectievelijk mer-Richtlijn/Verdrag van Aarhus).
- Het wetsontwerp bevat op allerlei punten de mogelijkheid om bij AMvB de reikwijdte te verbreden. Zo kunnen bij AMvB de bijlagen I, II en III met de lijsten met projecten en categorieën worden aangevuld en worden bij AMvB ontwikkelingsgebieden,

innovatieprojecten en lokale en (boven)regionale projecten van nationale betekenis aangewezen. Daarnaast bevat art. 5.1. de ongeclausuleerde mogelijkheid om bij AMvB regels te kunnen geven "gericht op versnelling van de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten". Wij hebben bezwaar tegen dit volstrekt open karakter van het wetsontwerp. Weliswaar is nu bij amendement een voorhangprocedure in het wetsontwerp opgenomen, maar wij menen dat bij een Crisis- en herstelwet een gesloten karakter past, dat wil zeggen: eventuele uitbreiding alleen via wetswijziging.

Wij verzoeken u daarom niet in te stemmen met dit wetsontwerp. Wij pleiten voor de door de Raad van State aanbevolen aanpak, die zou moeten gelden voor een beperkt aantal zorgvuldig gekozen projecten die van groot economisch en duurzaam belang zijn, in een vergevorderd stadium van besluitvorming, en met geregelde financiering.

Daarbij brengen wij graag nog twee punten speciaal onder uw aandacht die naar onze mening zeer bezwaarlijk zijn en waarbij het wetsontwerp in strijd is met Europese wetgeving.

Wijziging milieueffectrapportage in strijd met Europees recht

Het wetsontwerp voorziet in een ingrijpende verandering van de procedure voor de milieueffectrapportage. Voor de 70 projecten van Bijlage II en voor de lokale en (boven)regionale projecten van nationale betekenis (ex artikel 2.18) geldt dat geen alternatieven hoeven te worden onderzocht en dat geen advies behoeft te worden gevraagd van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie-mer). Wij vinden dit zeer bezwaarlijk. Alternatievenonderzoek en advies door de Commissie-mer zijn in de praktijk van groot belang voor zorgvuldig omgaan met de belangen van mensen (gezondheid) en van milieu, natuur en landschap. Bovendien leiden goed alternatievenonderzoek en advisering door de Commissie-mer in de praktijk juist tot versoepeling en stroomlijning van de besluitvorming. Afschaffen van alternatievenonderzoek en van advies door de Commissie-mer zal leiden tot minder maatschappelijk en juridisch draagvlak en tot stroeve besluitvorming, meer beroepszaken, kortom: tot vertraging in plaats van versnelling. Dit voorstel is contraproductief vanuit de doelstelling van het wetsontwerp zelf.

Daarnaast menen wij dat afschaffen van alternatievenonderzoek in strijd is met de Europese wetgeving. Er zijn twee Europese richtlijnen t.a.v. milieueffectrapportage: de mer-richtlijn (Richtlijn 85/337/EEG) en de richtlijn voor strategische mer-beoordeling (SMB-richtlijn; Richtlijn 2001/42/EG). Het is onomstreden dat de SMB-richtlijn alternatievenonderzoek voor een zogenaamde plan-MER expliciet voorschrijft. Dat geldt bijvoorbeeld bij een MER over een structuurvisie. Maar op grond van de mer-richtlijn menen wij dat ook voor een MER over een project (een besluit-MER) geldt dat alternatievenonderzoek noodzakelijk is. Het draait in dit geval om de uitleg van artikel 5, lid 3 van de mer-richtlijn. Uit bijgaand advies van Van der Feltz Advocaten – oorspronkelijk voor ons opgesteld voor de discussie rond de Spoedwet wegverbreding – blijkt duidelijk dat "Artikel 5, lid 3, moet worden beschouwd als een verbod om *bij voorbaat* mogelijk relevante alternatieven uit te sluiten." (zie blz. 9 van dit advies). Dit betekent dus dat het wetsontwerp CHW met artikel 1.11 in strijd is met Europees recht. Voor een onderbouwing hiervan verwijzen wij u graag naar bijgaand advies.

Wij menen dat de wijziging van de milieueffectrapportage en met name de strijdigheid ervan met Europese wetgeving een reden te meer is niet in te stemmen met het wetsontwerp.

Artikel 19kd (Natuurbeschermingswet) is in strijd met de Europese Habitatrichtlijn; Programmatische aanpak stikstofdepositie sluitend maken

De Tweede Kamer heeft door het aannemen van het amendement nr. 135 in principe de programmatische aanpak van de stikstofdepositie in de wet geregeld. Dit is een belangrijke

verbetering ten opzicht van het oorspronkelijke wetsontwerp. Helaas heeft de Kamer een belangrijke tegenstrijdigheid in de vorm van het nieuwe artikel 19kd Natuurbeschermingswet (het zgn. stand-still artikel; zie CHW artikel 3.8 onder Ia) niet willen repareren. Het daartoe strekkende amendement nr. 107 is verworpen. Daardoor is het wetsontwerp CHW intern tegenstrijdig en in strijd met de Habitatrichtlijn. Zolang provincies nog geen programma voor de aanpak van de stikstofdepositie hebben vastgesteld (als 'passende maatregelen' op grond van het voorgestelde artikel 19ke Natuurbeschermingswet) mogen nu immers vergunningaanvragen waarbij de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden niet toeneemt - vanuit dat aspect - niet worden geweigerd. Hiermee dreigt in afwachting van een goede programmatische aanpak een voor de natuur zeer schadelijk beleid te (moeten) worden gevoerd. Artikel 19kd Natuurbeschermingswet is in strijd met de Habitatrichtlijn omdat daarmee projecten worden toegestaan zonder dat is nagegaan of deze projecten het bereiken van de instandhoudingsdoelstelling in gevaar brengen. Dit klemt temeer omdat de huidige stikstofdepositie zo hoog is dat deze op zich reeds leidt tot achteruitgang van de kwaliteit van natuurgebieden. Het toestaan van een project waardoor het aantal dieren toeneemt of de emissie van stikstof toeneemt kan, ook wanneer daardoor de depositie van stikstof gelijk blijft toch een reductieprogramma doorkruisen en daardoor in de weg staan bij het bereiken van de in de Habitatrichtlijn voorgeschreven gunstige staat van instandhouding van Natura 2000-gebieden.

Wij dringen er daarom met klem op aan om dit 'gat' in de wetgeving te repareren. Dat kan door aan artikel 19kd een lid 5 toe te voegen in de zin van het - door de Tweede Kamer afgestemde - amendement nr. 107.

Wij menen dat het artikel 19kd (Natuurbeschermingswet) en met name de strijdigheid ervan met Europese wetgeving een reden te meer is niet in te stemmen met het wetsontwerp. Voor een nadere toelichting over de stikstofproblematiek en voor enkele andere belangrijke punten rond de Natuurbeschermingswet verwijzen wij u graag naar het schriftelijke commentaar van Vereniging Natuurmonumenten en van Vogelbescherming Nederland.

Samenvattend verzoeken wij u om vanwege het schadelijke en contraproductieve karakter van dit wetsontwerp en in het bijzonder vanwege strijdigheid met Europese wetgeving niet in te stemmen met dit wetsontwerp.

Tot het geven van een nadere toelichting zijn wij graag bereid.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

algemeen directeur

cc
De Minister-President, de heer mr. dr. J.P. Balkenende
De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, mevrouw G. Verburg
De Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
mevrouw dr. J.M. Cramer

Bijlage
Advies Van der Feltz Advocaten

VAN DER FELTZ

a d v o c a t e n

Stichting Natuur en Milieu
T.a.v. mevrouw M. de Rijk
Algemeen Directeur
Postbus 1578
3500 BN UTRECHT
ook per mail

G.C.W. van der Feltz
M.E. Gelpke
J.J. van der Gouw
J.A.M.A. Sluysmans
W.J.E. van der Werf
W.I. Koelewijn
mw. J.M.E. Cornelissen
mw. A.S. Broere
J.G. de Vries Robbé (adviseur)

Datum: 2 januari 2009
Uw ref.:
Onze ref.: 1463/GFE/gfe

T:
M:
E:

Betreft: Spoedwet wegverbreding, m.e.r.

Zeer geachte mevrouw,

Bij deze zend ik U mijn advies met betrekking tot de voorgenomen opname van art. 3a in de Spoedwet wegverbreding en art. 10b in de Tracéwet. Ter wille van de leesbaarheid voeg ik aan het slot van deze brief als bijlage een overzicht van de door mij gebruikte afkortingen.

Samenvatting

De voorgenomen wetswijziging houdt een verbod in om de invoering van kilometerbeprijzing te betrekken bij de milieueffectrapportage voor wegverbreding in de in de Spoed- en Tracéwet bedoelde gevallen. Dat verbod is categorisch en niet gebaseerd op onderzoek naar de gevolgen van kilometerbeprijzing (in die gevallen). Zo'n verbod is in strijd met direct werkende bepalingen uit de Europese richtlijnen met betrekking tot de milieueffectrapportage en de strategische milieubeoordeling.

Door deze strijd met Europese regels maakt het voorgestelde verbod wegverbredingsprojecten kwetsbaar. Daarom is dat verbod geen doelmatig instrument ter versnelling van de procedures.

Deze notitie betreft de voorgenomen wijziging van de Spoedwet en de Tracéwet en daarmee in de eerste plaats de projecten, die onder het regime van die wetten vallen. De argumenten en conclusies in deze notitie zijn echter op geen enkele wijze gekoppeld aan specifiek die projecten; ze gelden dan ook algemeen, voor alle projecten.

Van der Feltz advocaten | Javastraat 22 2585 AN Den Haag | Postbus 85615 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050 | F: +31 (0)70 31 31 060 | E: info@feltz.nl | W: www.feltz.nl
Stichting Derdengelden Van der Feltz advocaten B: Van Lanschot 63.73.57.728

Inleiding

Voorgenomen Wetswijziging

Bij Nota van wijziging van 4 december 2008 is een aanpassing voorgesteld van het ontwerp voor de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten.

Kamerstukken II, 2008-09, 31 721, nr. 15, herdruk.

Ingevolge die voorgenomen aanpassing komen art. 3a lid 3 Spoedwet wegverbreding en art. 10b lid 3 van de Tracéwet als volgt te luiden:

Art. 3a lid 3 Spoedwet wegverbreding

Indien op grond van art. 7.2 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 art. 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 art. 7.1. eerste lid, onderdeel d van die wet.

Art. 10b lid 3 Tracéwet

Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport 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.*

Art 3a lid 1 en 2 Spoedwet wegverbreding en art. 10b lid 1 en 2 Tracéwet vormen één geheel met het hier geciteerde 3a lid 3 en 10b lid 3. Lid één en lid twee regelen vooral de werkingssfeer. Er is geen reden ze in dit verband afzonderlijk te bespreken.

Als motief voor de voorgestelde afwijking van de door de Wm art. 7.10 lid 1 onder b en d voorgeschreven gang van zaken wordt opgegeven:

'Reden hiervoor is dat wij elke mogelijke vertraging als het gevolg van het meenemen van prijsbeleid voor deze projecten willen uitsluiten.'

Kamerstukken II, 2008-09, 31 721, nr. 15H, p. 8.

Uitgangspunt voor de m.e.r. (waar deze wijziging om draait) is het volgende:

Overwegende dat voor openbare en particulier projecten die aanzienlijke milieu-effecten kunnen hebben alleen een vergunning dient te worden verleend na een voorafgaande beoordeling van de aanzienlijke milieu-effecten die deze projecten kunnen hebben; dat deze beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van passende informatie die verstrekt wordt door de opdrachtgever en eventueel wordt aangevuld door de autoriteiten en het publiek voor wie het project gevolgen kan hebben.

(considerans Richtlijn 85/337/EEG (milieu-effectbeoordeling), overweging 5)

De milieueffectbeoordeling is een belangrijk instrument voor de integratie van milieu-overwegingen in de voorbereiding en goedkeuring van bepaalde plannen en programma's die in de lidstaten aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, omdat zij garandeert dat reeds tijdens de voorbereiding en vóór vaststelling van die plannen en programma's met de effecten van de uitvoering daarvan rekening wordt gehouden.

(considerans Richtlijn 2001/42/EG (strategische milieubeoordeling), overweging 4)

M.e.r. omvat meer dan een rapport: het is een hulpmiddel om gevolgen voor het fysieke milieu zichtbaar te maken opdat hiermee wordt rekening gehouden in het gehele besluitvormingsproces, van een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van voorstellen voor een activiteit tot en met de realisering van die activiteit en de evaluatie daarvan.

(Kamerstukken II, 1978-79, 15 715 nrs. 1-2, p. 8)

Achterliggend doel is de uitvoering van art. 174 EU Verdrag, dat inhoudt:

Dat het beleid van de Gemeenschap op milieugebied, onder andere, dient bij te dragen tot het behoud, de bescherming en de verbetering van de kwaliteit van het milieu, de bescherming van de gezondheid van de mens en het behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen (...)

(considerans Richtlijn 2001/42/EG, overweging 1)

Uitgangspunten

Het is het vaste voornemen van dit kabinet, dat in Nederland (via de Wet kilometerprijs) binnen afzienbare tijd een systeem wordt ingevoerd dat niet zozeer het bezit als wel het gebruik van een auto belast (hierna ter bekorting: een systeem van kilometerbeprijzing). Het oogmerk en waarschijnlijk resultaat daarvan is: beperking van (de groei van) het aantal gereden kilometers en een betere spreiding van het autoverkeer over de dag, met als gevolg: minder files en minder emissies.

De (kans op) invoering van kilometerbeprijzing is daarmee een factor, die - afgezien van de Wetswijziging - bij de opstelling van een MER voor besluiten en voor plannen voor wegprojecten een rol moet spelen zowel bij de beschrijving van de ontwikkeling van het milieu zonder de voorgenomen activiteit (art. 7.10 eerste lid onder d Wm) als bij de beschrijving van de alternatieven op voet van art. 7.10 eerste lid onder b Wm.

Gelet op de resultaten van onderzoek naar het effect van kilometerbeprijzing (zie bijvoorbeeld de A6-A9 planstudie) kan niet worden uitgesloten dat in het scenario met kilometerbeprijzing de afweging van voor- en nadelen van (bepaalde) wegverbredingen anders uitvalt dan zonder invoering van de kilometerbeprijzing.

Samengevat: uitsluiting van het scenario kilometerbeprijzing bergt de mogelijkheid in zich, dat een MER op wezenlijke punten een andere uitkomst geeft dan als kilometerbeprijzing zou zijn meegenomen. Het motief voor uitsluiting van het scenario voor kilometerbeprijzing kan dan niet uitsluitend zijn, dat het doorrekenen van dat scenario nutteloze rompslomp vormt. Het doorrekenen van het scenario kilometerbeprijzing heeft - integendeel - mogelijk *materieel invloed* op de uitkomst van het MER en daarmee op de besluitvorming rond wegverbredingen. Vertraging is niet meer dan een neveneffect van dat laatste.

Vraagstelling

Hieronder bespreek ik de volgende vragen:

- a) Is uitsluiting van het scenario "kilometerbeprijzing" in overeenstemming met de Europese regels en Nederlandse wettelijke bepalingen?
- b) Leidt uitsluiting van het scenario "kilometerbeprijzing" tot het beoogde doel: het uitsluiten van "elke mogelijke vertraging als gevolg van het meenemen van prijsbeleid"?

Beantwoording

a. Is uitsluiting van het scenario "invoering kilometerbeprijzing" in overeenstemming met de Europese regels en Nederlandse wettelijke bepalingen?

Europese regels

Uitsluiting van het scenario kilometerbeprijzing is in strijd met art. 5 lid 3 m.e.r.-Richtlijn en art. 5 lid 1 SMB-richtlijn. Deze bepalingen voldoen aan de criteria om te worden aangemerkt als direct werkende bepalingen (ze zijn *onvoorwaardelijk* en *voldoende nauwkeurig* over het feit dat mogelijk relevante alternatieven niet categorisch mogen worden uitgesloten). Dat betekent, dat belanghebbenden er in het kader van de bestrijding van besluiten een beroep op kunnen doen als op regels van hoger orde dan de Nederlandse formele wet, die moeten worden gerespecteerd door bestuur en rechter. De rechter dient dan te onderzoeken of de aangevochten nationale wettelijke bepalingen met zulke Europese bepalingen in overeenstemming zijn.

Nationaal recht

In de Wetswijziging wordt in een specifieke bepaling van een formele wet het scenario kilometerbeprijzing uitgesloten. Toetsing van een formele wet aan de Grondwet is in Nederland niet mogelijk. Er is daarom geen sprake van een botsing met Nederlandse wetsbepalingen, die om formele redenen kan leiden tot onverbindendverklaring. Er is materieel wel sprake van strijd met belangrijke wettelijke bepalingen, bijvoorbeeld met art. 3:2 Awb, waarin het beginsel tot uitdrukking is gebracht, dat de overheid een besluit moet laten voorafgaan door toereikend onderzoek naar de feiten. De constatering dat de Wetswijziging strijdt met een dergelijke cardinale bepaling van nationaal bestuursrecht zal de conclusie dat de Wetswijziging strijdt met Europees recht materieel ondersteunen.

Algemene gelding van deze conclusies

De hier gegeven analyse van de betekenis van de m.e.r.- en SMB-Richtlijnen voor het nationale recht en de *consequenties van strijd met die Richtlijnen* gelden niet specifiek voor de Wetswijziging, maar net zozeer voor andere (m.e.r.-plichtige) projecten, waarvoor een categorisch, niet op voorafgaand onderzoek gebaseerd, verbod zou worden overwogen om in de m.e.r. met bepaalde - niet bij voorbaat irrelevante - alternatieven rekening te houden.

b. Leidt uitsluiting van het scenario "invoering kilometerbeprijzing" tot het beoogde doel: het uitsluiten van "elke mogelijke vertraging als gevolg van het meenemen van prijsbeleid"?

De Wetswijziging is in strijd met direct werkende bepalingen van de Europese m.e.r.- en SMB-richtlijn (zie het antwoord op vraag a). Er valt te verwachten, dat belanghebbenden de Wetswijziging zullen aanvechten, ofwel door de onverbindendverklaring ervan te vorderen bij de burgerlijke rechter ofwel door besluiten en plannen aan te vechten die tot stand zijn gekomen met behulp van een MER dat met inachtneming van de Wetswijziging is opgesteld. Succes van belanghebbenden in een dergelijke procedure zal direct een aanmerkelijke vertraging tot gevolg hebben terwijl in dat geval bovendien het scenario kilometerbeprijzing alsnog in het MER zal moeten worden opgenomen. Daartegenover zwijgt de Wetswijziging over de (omvang van de) vertraging van het meenemen van kilometerbeprijzing op de normale voet.

Motief voor de wetswijziging is het voorkomen van vertraging. Het bovenstaande (de beantwoording van vraag a) betekent, dat er een aanmerkelijk risico is, dat de rechter de Wetswijziging, c.q. besluiten gebaseerd op de door de Wetswijziging geïntroduceerde uitsluiting van het scenario van kilometerbeprijzing niet in stand zal laten. In het licht van dat - niet onaanzienlijke - procesrisico is de verwachting, dat de Wetswijziging "vertraging voorkomt" niet realistisch.

Nadere toelichting.

Europese regels

I. De m.e.r.-Richtlijn

Inhoud

Op grond van art. 7.10, lid 1 sub a en sub b onder 2 Wm bevat een MER dat betrekking heeft op een *besluit* ten minste 'een beschrijving van de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen'. Art. 7.10 Wm vormt hierin de omzetting van art. 5 en bijlage III (onder 2) m.e.r.-Richtlijn.

Art. 5 m.e.r.-Richtlijn bepaalt ondermeer:

1. Bij projecten die krachtens artikel 4 moeten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10, treffen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de opdrachtgever in passende vorm de in bijlage IV bedoelde informatie verstrekt (, ...)
3. De informatie die de opdrachtgever overeenkomstig lid 1 moet verstrekken moet ten minste het volgende bevatten:
 - een beschrijving van het project met informatie over vestigingsplaats, ontwerp en omvang van het project
 - (...)
 - een schets van de voornaamste alternatieven die de opdrachtgever heeft onderzocht, met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze, met inachtneming van de milieu-effecten

Bijlage IV bij de m.e.r.-Richtlijn luidt onder meer:

INFORMATIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 5, LID 1 (...)

2. In voorkomend geval een schets van de voornaamste alternatieven die de opdrachtgever heeft onderzocht, met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze, in het licht van de milieu-effecten.

De m.e.r.-Richtlijn bevat geen toelichting omtrent hetgeen moet worden verstaan onder "voornaamste alternatieven" die de opdrachtgever heeft onderzocht.

Directe werking

Indien een richtlijn niet op correcte wijze is omgezet kunnen bepalingen uit richtlijnen rechtstreeks werken in alle gevallen waarin deze bepalingen inhoudelijk gezien *onvoorwaardelijk* en *voldoende nauwkeurig* zijn.

Zie o.a.: HvJEG 26 februari 1986, *Jur.* 1986, p. 723 (Marshall)

Ook bepalingen die de overheid ertoe verplichten een bepaalde procedure in acht te nemen bij het voorbereiden van besluiten kunnen rechtstreeks werken. De rechtstreekse werking richt zich daarbij niet alleen tot de rechter, die het strijdige nationale recht buiten toepassing moet laten, maar ook tot het vergunningverlenend orgaan zelf.

Zie: HvJEG 22 juni 1989, *Jur.* 1989, p. 1839 (Fratelli Costanzo)

Rechtspraak

Rechtspraak van het HvJ over de inhoud van het MER is niet voorhanden.

Zie: M.A.A. Soppe, Milieueffectrapportage en ruimtelijke ordening, IBR, Almelo 2005, p. 185.

De Website van de Commissie-mer vermeldt geen uitspraken van het Europees Hof van Justitie of het Gerecht van eerste aanleg met betrekking tot de inhoudelijke eisen die aan milieueffectbeoordelingsrapporten gesteld moet worden.

Literatuur

In de juridische literatuur wordt verschillend gedacht over de vraag of de m.e.r.-Richtlijn dwingt tot het onderzoeken van alternatieven.

'Indien het nationale recht niets anders bepaalt en de initiatiefnemer niet uit eigen initiatief alternatieven onderzoekt, is de beschrijving van alternatieven en hun milieugevolgen EG-rechtelijk ook niet verplicht.'

I.P. Sievers en Ch. W. Backes, Inleiding artikelen 7.9 t/m 7.11, aant. 2, in: R.C. Bakx e.a. (red.), *Commentaar Wet Milieubeheer*, Den Haag 1994, (losbl.)

Zie ook: R.H.J. Mooren, B. van de Putte, J.M. Verschuuren en K.D. Jesse, Positioneringsonderzoek milieueffectrapportage, Achtergrondstudie ECW, nr. 26, Den Haag 1996, p. 26; De annotatie van Jans en Uylenburg onder Vz. CBB 4 januari 1991, *M&R* 1991/4, nr.42 en S. Pieters, Milieueffectrapportage in Nederland behoeft actualisatie, *NTER* 2004/1-2, p.11.

Meer recent geeft Soppe (a.w., p. 183-4 en 269) aan, dat de SMB-Richtlijn wel en de m.e.r.-Richtlijn niet zou verplichten tot alternatievenonderzoek.

Wat over de voornaamste alternatieven is bepaald in bijlage IV (voorheen III) bij de m.e.r.-Richtlijn wordt in deze visie zo uitgelegd dat de opdrachtgever alleen verslag hoeft te doen, als hij daadwerkelijk alternatieven heeft onderzocht.

Een andere - mijns inziens: betere - lezing van de verplichtingen die voortvloeien uit de m.e.r.-Richtlijn is te lezen in A.A. Freriks, Th. Peters, J. Robbe en J.M. Verschuuren, De invloed van het Europees recht op het ruimtelijk bestuursrecht, Publikatie van de Vereniging voor Bouwrecht, nr. 30, Deventer 2002. Daarin staat op p. 76:

'Enigszins curieus is, dat de schets van de voornaamste alternatieven die de opdrachtgever heeft onderzocht, met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze, met inachtneming van de milieueffecten, ingevolge bijlage IV, onder 2, slechts in voorkomend geval behoeft te worden gegeven, terwijl het zojuist weergegeven artikel 5, derde lid van de richtlijn suggereert dat deze informatie altijd moet worden verstrekt, en daarmee dat altijd een alternatievenonderzoek dient plaats te vinden. Het is ons niet duidelijk hoe de aangehaalde zinsnede 'in voorkomend geval' in dit verband moet worden begrepen. Van belang hierbij is, dat een van de belangrijkste functies van milieueffectrapportage - ons inziens - juist is om door middel van een beschrijving van (mogelijke) alternatieven en hun milieu-gevolgen een goede beoordeling van de milieueffecten van een bepaald project mogelijk te maken.'

Mijns inziens zijn de woorden "in voorkomend geval" niet meer dan een erkenning van de Europese wetgever, dat er projecten kunnen zijn, waarvoor het niet zinnig is een alternatief te bespreken. Ze verstrekken niet de vrijheid om relevante alternatieven buiten beschouwing te laten.

De opvatting, dat de m.e.r.-Richtlijn in het geheel niet zou verplichten tot alternatievenonderzoek kan ik niet in overeenstemming brengen met de tekst van art. 5 lid 3 m.e.r.-Richtlijn. Ingevolge die bepaling moet de initiatiefnemer de voornaamste alternatieven schetsen en moet hij zijn keuze voor de beschreven alternatieven motiveren. Het stellen van de motiveringseis impliceert, dat er een zinnige, toereikende motivering moet worden gegeven. Art. 5 lid 3 m.e.r.-Richtlijn schrijft aldus voor, dat de opdrachtgever de meest in aanmerking komende alternatieven moet schetsen. Dat in het kader van de SMB-Richtlijn alternatieven moeten worden onderzocht lijkt iedereen te onderschrijven.

Het bevoegd gezag heeft (naar Nederlands bestuursrecht) een zekere beoordelingsruimte bij de aanvaarding van de keuze van de opdrachtgever voor of tegen de opname van bepaalde alternatieven in het MER. De keuze van een opdrachtgever om het scenario kilometerbeprijzing niet te onderzoeken als alternatief kan in een incidenteel geval dan ook in overeenstemming zijn met art. 5 lid 3 m.e.r.-Richtlijn. Zou onderzoek uitwijzen, dat het scenario kilometerbeprijzing in geen van de betrokken projecten (of zelfs: nooit) een relevant verschil maakt, dan kan dat

materieel een legitimatie opleveren om dat scenario in alle betrokken projecten (c.q.: altijd) buiten beschouwing te laten. Wat niet kan is categorisch en zonder afdoende onderzoek een mogelijk relevant alternatief buiten de m.e.r. houden. Uit de Wetswijziging (en de toelichting daarop) valt echter niet op te maken, dat zulk onderzoek heeft plaatsgevonden.

Conclusie m.b.t. de m.e.r.-Richtlijn

De m.e.r.-Richtlijn bevat geen uitdrukkelijk gebod om de te verwachten ontwikkeling in kaart te brengen (vgl. art. 7.10 lid 1 onder d Wm) maar wel - in art. 5 lid 3 - de eis dat de voornaamste (meest waarschijnlijke) alternatieven worden onderzocht (vgl. art. 7.10 lid 1 onder b Wm).

Taalkundig is de meest voor de hand liggende lezing van art. 5 lid 3 van de m.e.r.-Richtlijn, dat de opdrachtgever de voornaamste alternatieven *moet* schetsen en zijn keuze ("wat zijn de voornaamste alternatieven?") *moet* verantwoorden. Art 5 lid 3 (uitgewerkt in bijlage IV bij de m.e.r.-Richtlijn is voldoende nauwkeurig en onvoorwaardelijk om te kunnen worden beschouwd als een verbod om *bij voorbaat* mogelijk relevante alternatieven - zoals: het scenario van kilometerbeprijzing - uit te sluiten. Het motief voor deze uitsluiting in de Wetswijziging (samengevat: "spoedeisendheid wegverbreding") kan - mede in het licht van de doelstellingen van de m.e.r.-Richtlijn - niet als een toereikende motivering van die keuze worden beschouwd.

Dat de keuze voor het scenario kilometerbeprijzing categorisch niet in beeld kan komen op grond van een nationaal wettelijk verbod en wel zonder verdere motivering en zonder inhoudelijk onderzoek, levert derhalve strijd op met het rechtstreeks werkende art. 5 lid 3 m.e.r.-Richtlijn.

Rechtsbescherming

Er zijn twee manieren om die strijdigheid vast te laten stellen: belanghebbenden kunnen een vordering instellen bij de civiele rechter en een onverbindendverklaring vorderen van de Wetswijziging, eventueel bij wijze van een voorlopige voorziening ("in kort geding"). Voor succes in een voorlopige voorzieningprocedure is nodig dat aangetoond wordt dat de Wetswijziging *onmiskkenbaar* onverbindend is.

Zie recent: Hof Den Haag 14 oktober 2008, NJ 2008/615 (fijn stof tax)

Op zo'n kort geding kan nog een bodemgeschil volgen. Voordeel van het instellen van een kort geding direct na vaststelling van de wet voor betrokken partijen is dat er snel duidelijkheid bestaat over de houdbaarheid van de wet (althans: over de vraag of de wet "onmiskkenbaar" onrechtmatig is). Dat voordeel brengt niet mee, dat belanghebbenden tegenover het bestuur *verplicht* zouden zijn (/dat de zorgvuldigheid die het maatschappelijk verkeer vereist voorschrijft) om de route van het kort geding te volgen.

De andere mogelijkheid is, dat belanghebbenden een (/ieder) besluit tot wegverbreding, dat tot stand is gekomen met behulp van een m.e.r. waarin van de gelding van de Wetswijziging is

uitgegaan, aanvechten wegens strijd met dwingende en direct werkende bepalingen uit de m.e.r.-Richtlijn.

II. De SMB-richtlijn

Op grond van art. 7.10, lid 1 sub a en sub b onder 1 Wm bevat een MER dat betrekking heeft op een *plan* ten minste 'een beschrijving van de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen'. Art. 7.10 Wm vormt de omzetting van art. 5, lid 1 van de SMB-Richtlijn.

Kamerstukken II, 2004-05, 29 811, nr. 3, p. 28 (Bijlage 1 'Transponeringstabel').

Art. 5, lid 1 van de SMB-Richtlijn bepaalt het volgende:

Wanneer krachtens artikel 3, lid 1, een milieubeoordeling vereist is, wordt een milieुरapport opgesteld waarin de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van de uitvoering van het plan of programma alsmede van redelijke alternatieven, die rekening houden met het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma, worden bepaald, beschreven en beoordeeld. Voor de voor dit doel te verstrekken informatie wordt verwezen naar bijlage I.

Op grond van de in art. 5, lid 1 en de bedoelde bijlage 1 van de SMB-Richtlijn moet in ieder geval worden verstrekt "een schets van de redenen voor de selectie van de onderzochte alternatieven en een beschrijving van de wijze waarop de beoordeling is uitgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden (zoals technische tekortkomingen of ontbrekende kennis)". De SMB-Richtlijn bevat verder geen toelichting wat onder een redelijk alternatief moet worden verstaan.

Dat bij de beoordeling van plannen en programma's op grond van de SMB-Richtlijn alternatieven in ogenschouw *moeten* worden genomen wordt wel gezien als een substantieel verschil met de verplichtingen op grond van de m.e.r.-Richtlijn.

Zie ook: M.A.A. Soppe, a.w., p. 269.

Het gebod van art. 5 lid 1 SMB-Richtlijn om alternatieven in de m.e.r. mee te nemen en de keuze van de alternatieven te verantwoorden is onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig om directe werking aan te nemen, in ieder geval voor zover het gaat om de vraag of een categorisch verbod van bepaalde - relevant te achten - alternatieven in overeenstemming met de SMB-richtlijn is.

Het voorgaande komt erop neer, dat de conclusies ten aanzien van strijd met de m.e.r.-Richtlijn ook gelden voor de SMB-richtlijn met dien verstande, dat er nog meer reden is om een categorische uitsluiting van het scenario kilometerbeprijzing met als motief "spoedeisendheid" in strijd met de SMB-richtlijn te achten.

Ik hoop U met het bovenstaande van dienst te zijn geweest.


Met vriendelijke groet

Bijlage

Afkorting	Begrip
Commissie-m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
m.e.r., meervoud: m.e.r-procedures	Milieu-effectrapportage (de procedure)
m.e.r.-Richtlijn	Richtlijn 85/337/EEG van betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (<i>PbEG</i> L 175/40) zoals gewijzigd bij Richtlijn nr. 97/11/EG van de Raad van de Europese gemeenschappen van 3 maart 1997 (<i>Pb EG</i> L 73) tot wijziging van Richtlijn 85/337/EG betreffende milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten en Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 <i>PbEG</i> L157
MER	Milieu-effectrapport
SMB	Strategische milieubeoordeling/plan m.e.r./m.e.r. voor plannen
SMB-Richtlijn	Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.
Wetswijziging	De opname van art. 3a in de Spoedwet wegverbreding en art. 10b in de Tracéwet voorgesteld in de Nota van Wijziging van 4 december 2008 m.b.t. tot de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten
Wm	Wet milieubeheer



Bezoekadres Lange Voorhout 58
 Postadres 2514 EG Den Haag
 Postbus 16228
 2500 BE Den Haag

Telefoon (070) 310 86 66
 Telefax (070) 310 86 79
 E-mail info@actal.nl

Aan de minister-president
 De heer mr dr J.P. Balkenende
 Postbus 20001
 2500 EA Den Haag

Datum
 24-07-2009

Uw kenmerk

Ons kenmerk
 SvE/RZ/2009/101

Bijlage(n)

Onderwerp
 Crisis- en Herstelwet

Excellentie,

Het kabinet zet met het aanvullende beleidsakkoord "Werken aan toekomst" in op een spoedig en structureel herstel van de economische ontwikkeling in Nederland. Het beoogt met dit akkoord ruimte te creëren voor met name bedrijven om zich aan te passen aan de veranderde omstandigheden en om nieuwe kansen te benutten. In onze brief van 23 februari 2009 hebben wij aangemoedigd dat het aanvullende beleidsakkoord daarbij expliciet aandacht besteedt aan het verminderen van regeldruk.

Het kabinet is aan de slag gegaan om de voornemens uit het aanvullende beleidsakkoord met concrete maatregelen te beleggen. De staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief op 2 juni 2009 aan de Tweede Kamer toegezegd dat het kabinet alle maatregelen uit het aanvullend beleidsakkoord (ongeacht hun juridische vorm) ter toetsing aan Actal zal voorleggen. Met deze toezegging zou het kabinet invulling geven aan de door de Kamer aangenomen moties Pechtold/Rutte en Koşer Kaya.¹

Het baart ons echter zorgen te constateren dat het kabinet in twee gevallen de toezegging aan de Tweede Kamer niet gestand heeft gedaan. Het gaat hier om de Nota van Wijziging van het wetsvoorstel met betrekking tot de G-rekening en om de Crisis- en Herstelwet. Deze laatste wet valt onder uw directe verantwoordelijkheid. Naar wij hebben vernomen is deze wet niet aan Actal voorgelegd, omdat de wet geen uitstel zou dulden én omdat zij zou leiden tot een daling van de administratieve lasten. Wij wijzen u er op dat deze argumenten niet valide zijn, en dat het kabinet ten onrechte de wet niet aan Actal heeft voorgelegd:

- Het argument van vertraging in de wetsbehandeling is niet valide, omdat Actal veelal binnen een periode van 2 weken adviseert. In spoedeisende gevallen, zoals bijvoorbeeld bij amendementen, hanteert Actal zelfs een adviestermijn van 2 werkdagen. Voorwaarde daarvoor is dat het verantwoordelijke ministerie de effecten van de voorgenomen wet- en regelgeving tijdig in beeld heeft gebracht (of heeft laten brengen). Het in beeld brengen van deze effecten vergt niet bijzonder veel tijd, aangezien daarbij sterk kan worden geleund op de nulmeting die het kabinet zelf heeft verricht. Wij constateren dat uw ministerie de effecten (nog) niet in beeld heeft gebracht.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31 070, nr. 35 respectievelijk 31 031, nr. 32



- Het feit dat de voorgenomen wet- en regelgeving tot een daling van de administratieve lasten leidt, betekent niet dat deze niet aan Actal moet worden voorgelegd. Ook wet- en regelgeving die tot een daling van administratieve lasten leidt, is onderhevig aan de Actaltoets. De Actaltoets bekijkt namelijk niet *welke* gevolgen de voorgenomen wet- en regelgeving heeft voor de administratieve lasten, maar *of* die gevolgen op een juiste manier in beeld zijn gebracht. Tevens beziet de toets of er op een adequate wijze is gekeken naar eventuele (nog) minder belastende alternatieven (in beleid, uitvoering en/of toezicht).

Zoals wij hebben aangegeven in onze brief van 23 februari 2009, onderkennen wij het belang van minder regeldruk voor het bestrijden van de economische crisis en het bevorderen van een krachtig herstel van de Nederlandse economie. Wij begrijpen ook de wens van het kabinet om de daartoe ontworpen wet- en regelgeving snel in werking te laten treden. Wij achten dit geen afdoende reden om die wet- en regelgeving niet alsnog aan ons ter toetsing voor te leggen, omdat Actal voldoende mogelijkheden biedt voor het uitbrengen van een spoedadvies.

Graag vernemen wij uw reactie op het bovenstaande

Een afschrift van deze brief is naar de coördinerende bewindspersonen voor het verminderen van regeldruk verzonden.

Hoogachtend,

Collegevoorzitter

Algemene Zaken
T.a.v. Minister-president J.P. Balkenende

Ingen, 10 november 2009
CC: Vaste Tweede Kamercommissie voor LNV en alle fracties
Kenmerk: B2814

Geachte minister-president Balkenende,

Als Nederlandse Melkveehouders Vakbond (NMV) willen wij een zienswijze op de Crisis- en herstelwet (CHW) geven. De NMV is een belangenbehartigingsorganisatie voor en door melkveehouders.

Ten eerste willen wij aangeven dat we de insteek van de wet kunnen ondersteunen, want ook de melkveehouderij zou gebaat zijn bij eenvoudiger regelgeving en snellere procedures. Maar helaas komen die in de CHW voor de melkveehouderijsector niet voor.

De Europese verordeningen en richtlijnen staan boven de Nederlandse wetgeving. De NMV vraagt zich af of deze CHW hierop voldoende getoetst is. Is de CHW wel Europees juridisch houdbaar?

De NMV wil zich beperken tot het hoofdstuk Natuurbeschermingswet. De NMV pleit al jaren voor een duidelijke en juridisch houdbare wetgeving voor Natura 2000, die voor de melkveehouderij haalbaar en betaalbaar moet zijn. Helaas is die er nog steeds niet.

Zoals we steeds hebben aangegeven is de Natuurbeschermingswet anders geïmplementeerd dan de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). Hierdoor zijn er zaken, zoals stikstofdepositie, die voor de Nederlandse veehouderij veel beperkingen geven maar die in andere EU-lidstaten niet spelen. De NMV heeft ook altijd aangegeven dat de stikstofdepositie niet thuis hoort in de Natuurbeschermingswet, maar in de NEC-richtlijn en alleen kan werken als het generiek wordt uitgevoerd.

Nederland heeft veel niet-gekwalificeerde soorten toegevoegd om te beschermen, hierdoor worden instandhoudingsdoelstellingen moeilijker te realiseren en geeft het meer beperkingen voor handelingen en activiteiten.

Helaas worden bovengenoemde zaken in de CHW niet meegenomen en als NMV zijn we van mening dat de Natuurbeschermingswet beter juridisch getoetst dient te worden aan de VHR, anders blijven we als sector met juridische onzekerheden en onduidelijkheden zitten. Ook de ecologische onderbouwing die al jaren op zich laat wachten zal juridisch zo moeten worden opgezet dat het duidelijkheid en zekerheid geeft.

Dat er voor 54 projecten maatregelen worden genomen om deze projecten te kunnen realiseren, is zeer begrijpelijk. Maar hoe denkt u om te gaan met andere handelingen of activiteiten die ook van belang zijn voor de economische situatie. Wanneer melkveebedrijven willen uitbereiden of willen veranderen, zullen die maatregelen daarvoor niet gelden. Geeft dit geen rechtsongelijkheid? Het zou beter zijn om eerst eens de definitie "significant effect" beter juridisch te beschrijven. Nu wordt alles gezien als significant effect.

Ook het begrip "bestaand gebruik" blijft zorgen voor onduidelijkheid. Wanneer de peildatum oktober 2005 wordt aangehouden, zoals steeds is aangegeven, dan zullen bedrijven die zich ontwikkeld hebben vanaf die datum ondanks hun geldige vergunningen alsnog getoetst moeten worden. Ook wordt "bestaand gebruik" in de CHW opnieuw ter discussie gesteld, doordat in deze wet opgenomen gaat worden dat het bevoegd gezag maatregelen kan opleggen als handelingen bij Natura 2000, stikstofdepositie veroorzaken. De maatregelen kunnen zijn: herstelmaatregelen treffen en zelfs de handelingen beperken of staken. De NMV vraagt zich af waarom dit in de CHW is opgenomen, hoe men hier toe is gekomen en of dit juridisch wel kan en mag? Want het opleggen van deze maatregelen zullen juridisch onderbouwd moeten zijn. Bovendien, vanuit welke Europese verordening worden deze maatregelen genomen?

De commissie Trojan en Huys hebben aangegeven dat er niet te veel gefocust dient te worden op de stikstofdepositie, om zo de rek en de ruimte te vinden. Ook dit zien we niet terug in de CHW.

Voor de NMV is het ook niet te begrijpen dat er maatregelen worden genomen voor het bouwen van woningen, industrie en wegen, terwijl er geen of weinig ruimte is voor de agrarische sector. Dit geeft rechtsongelijkheid.

De Raad van State heeft kritiek gegeven op de CHW, de NMV hoopt dat u deze kritiek ter harte zult nemen en dat u de zienswijze van de NMV zult meenemen in uw beslissing.

Mocht u nog vragen hebben zijn we graag bereid die te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,
Nederlandse Melkveehouders Vakbond

voorzitter