

28 679

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

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 18 februari 2003

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de leden van de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de navolgende opmerkingen en het stellen van de navolgende vragen.

De leden van de **CDA**-fractie onderschreven gaarne de doelstelling van deze spoedwet om zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten om aldus een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files. Het wetsvoorstel zorgt voor een exclusieve bevoegdheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat, hoewel bij een aantal besluiten de belangen van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (geluidhinder o.m.) aan de orde zijn. De leden van de CDA-fractie vroegen de minister daarom nog eens duidelijk te maken waarom de exclusieve bevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat geen gezamenlijke bevoegdheid van de ministers van VROM en V&W kan zijn. De leden van de CDA-fractie wezen erop dat in sommige gevallen ook een verlaging van de maximumsnelheid kan bijdragen aan de doorstroming op de hoofdwegen.

Deze leden vroegen de minister te willen ingaan op de (positieve) effecten van de 80 kmlimiet bij Rotterdam richting Zestienhoven, met name t.a.v. geluidbelasting en doorstroming. Zij vroegen de minister of dergelijke maatregelen ook elders zouden kunnen worden genomen. De leden van de CDA-fractie constateerden dat in artikel 4 lid 2 wordt aangegeven welke maatregelen het wegaanpassingsbesluit kan bevatten. Zij vroegen zich af of dit voldoende garantie biedt dat de maatregelen niet leiden tot onevenredige schade op landbouwkundig, ecologisch en landschappelijk gebied. Zij vroegen daarom de minister daarop nader te willen ingaan. De leden van de CDA-fractie hadden tevens geconstateerd dat op vele plaatsen het aanbrengen van de ZOAB laag tot aanzienlijke verbeteringen heeft geleid met name t.a.v. beperking van geluidhinder en verbetering van de kwaliteit van het wegdek. Deze leden vroegen dan ook welke de doorslaggevende redenen zouden kunnen zijn om het aanbrengen van een ZOAB laag achterwege te laten. Gaarne zouden de leden van de CDA-fractie ook vernemen waarom pas uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan voor maatregelen tegen geluidsoverlast wordt vastgesteld. Wordt hierdoor de burger niet

¹ Samenstelling: Baarda (CDA) (*voorzitter*), Eversdijk (CDA), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66) (*plv. voorzitter*), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA), De Blécourt-Maas (VVD), Pormes (GL).

(veel) te lang in onzekerheid gelaten? In het wetsvoorstel is tevens geen termijn opgenomen waarbinnen de maatregelen tegen geluidsoverlast moeten worden uitgevoerd. De leden van de CDA-fractie vroegen zich af of dit niet ten koste gaat van het draagvlak met name van de omwonenden. De leden van de CDA-fractie stelden vast dat in artikel 9 de minister van Verkeer en Waterstaat een veel ruimere termijn is toegemeten dan andere betrokkenen en ook nog de mogelijkheid heeft deze termijn onbeperkt te verlengen. Is dit, zo vroegen de leden van de CDA-fractie zich af, wel een goede gang van zaken mede tegen de achtergrond van het feit dat veelal «Den Haag» als de grote vertrager wordt gezien. Tenslotte namen de leden van de CDA-fractie met instemming kennis van de motie Eurlings c.s. (nr. 36) t.a.v. een spoedwet voor het spoor. De hier aan het woord zijnde leden zouden gaarne van de minister vernemen hoe en wanneer hij deze motie uitvoert.

De leden van de **VVD**-fractie hebben naar aanleiding van het wetsvoorstel nog enkele vragen aan de minister.

Het evaluatieonderzoek naar de werking van de Tracéwet «Op de goede weg» is recent verschenen. Is het uit oogpunt van zorgvuldigheid en kwaliteit van wetgeving niet te verkiezen een bestaande wet conform de aanbevelingen aan te passen boven het invoeren van een nieuwe wet waarbij twee wetten over hoofdwegen naast elkaar blijven functioneren? In artikel 6.1 wordt gesteld dat twee jaar na realisatie van een wegverbreding een plan gemaakt moet zijn waarin maatregelen zijn aangegeven om de geluidbelasting terug te brengen. In geval het burgers betreft die langs zo'n weg wonen rijst de vraag of het niet efficiënter is preventief geluidsreducerende wegdekken aan te leggen. Daarnaast rijst de vraag hoe lang burgers op de uitvoering van zo'n plan en het vaststellen van «hogere waarden» voor elke woning die te zwaar geluidsbelast is moeten wachten bij overschrijding van de geluidsnorm. Met andere woorden, wordt er voldoende spoed betracht bij het opstellen van zo'n plan en is er voldoende budget voor gereserveerd?

De in de bijlage genoemde categorie B projecten zijn semi-permanent. Veroorzaken semi-permanente projecten bij woonwijken minder geluidshinder en luchtverontreiniging dan permanente projecten? Kan dat worden toegelicht in verband met de verplichting tot emissiereductie uit volksgezondheidsoogpunt? Hoe lang blijven semi-permanent projecten semi-permanent alvorens deze permanent worden? Hoe wordt omgegaan met de m.e.r.-procedure wanneer semi-permanente projecten permanent worden?

Een m.e.r.-procedure dient te worden doorlopen als er sprake is van een wijziging van het aantal rijstroken die gepaard gaat met een fysieke verbreding van de weg die tevens twee knooppunten of aansluitingen verbindt. Wanneer een geringe verbreding van de weg over een vergelijkbare lengte tot gevolg heeft dat er fysiek gebruik wordt gemaakt van een extra rijstrook wordt dan op basis van dezelfde belangrijke gevolgen voor het milieu ook het uitgangspunt van de EG-m.e.r.-richtlijn gehanteerd?

De leden van de **PvdA**-fractie hadden met interesse kennis genomen van de Spoedwet wegverbreding. Op zich stuitte deze wet bij hen niet op fundamentele bezwaren, wanneer op goede gronden en binnen rechtstatelijke kaders wordt gepoogd voortvarendheid te betrachten bij de planvorming en uitvoering van infrastructurele projecten. Wel stelden zij vast dat het moment waarop het wetsvoorstel in de Eerste Kamer in procedure komt als bijzonder kan worden gekenschetst. Op de eerste plaats is sprake van een kabinet met een hoogst demissionaire status. Op de tweede plaats is de Spoedwet een project uit het Strategisch Akkoord dat daadkracht en besluitvaardigheid hoog in het vaandel had, maar

tegelijkertijd de inspanningen om op intelligente wijze de verkeersproblemen tot een duurzame oplossing te brengen deed sneven, althans naar een verdere toekomst verschoof.

Genoemde leden achtten zich genoodzaakt deze opmerkingen te maken, omdat het hen was opgevallen dat tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer geen werkelijke discussie kon ontstaan over een meer toekomstgericht beleid waarin nieuwe infrastructuur weliswaar een belangrijke rol zal spelen, maar niet langer dominant hoeft te zijn. In dit verband merkten de leden van de PvdA-fractie op dat zij kennis hadden genomen van een zeer recent advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat waarin opnieuw wordt bepleit om de rekening van automobilititeit bij de individuele gebruiker neer te leggen. Zij vroegen zich af of het nog wijsheid genoemd kan worden wanneer op de ingeslagen weg wordt voortgegaan nu de onafhankelijke Raad voor Verkeer en Waterstaat signalen uitzendt die wellicht een herbezinning noodzakelijk maken. In het verlengde van deze opmerkingen vroegen genoemde leden zich nog af hoe de Spoedwet zich verhoudt tot het gegeven dat het Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) nog steeds niet is afgerond. Het opheffen van knelpunten op het hoofdwegennet heeft consequenties voor een ruimere omgeving. Te gemakkelijk wordt voorbijgegaan aan de neveneffecten van capaciteitsuitbreidingen, m.n. waar het gaat om de extra druk die ontstaat op het onderliggend wegennet en in woon- en verblijfsgebieden. De leden van de PvdA-fractie zouden het op prijs stellen wanneer hun vragen en zorgen nader zouden kunnen worden beschouwd.

Intussen hebben deze leden ook kennis kunnen nemen van de studie «Op de goede weg», een evaluatieonderzoek naar de werking van de Tracéwet, uitgevoerd door de Universiteit van Utrecht. Tijdens de behandeling van de Spoedwet in de Tweede Kamer konden de resultaten van het onderzoek nog niet in de beschouwingen worden betrokken. Nu de studie is gepubliceerd zouden genoemde leden het op prijs stellen te vernemen welke eerste gevolgtrekkingen uit het onderzoek het meest voor de hand liggen. Het was hen overigens opgevallen – en de bewindsman heeft dat ook niet verbloemd – dat binnen de Rijksdienst zelf een deel van de oorzaak ligt die tot vertragingen in de procedures leidt. Zou het, zo vroegen zij zich af, niet voor de hand liggen dat vooraleer aan een fundamentele herziening van de Tracéwet wordt gedacht, wordt gezien of oplossing van de knelpunten die meergenoemde studie aan het licht heeft gebracht geen doelmatiger oplossing in zich zou kunnen bergen?

Het was de leden van de PvdA-fractie opgevallen dat de maatschappelijke weerstand tegen de Spoedwet zich vooral uit in de zorg voor de (verdere) verslechtering van het woon- en leefklimaat. Dit onderwerp is tijdens de behandeling van de Spoedwet in de Tweede Kamer uitvoerig aan de orde geweest. De leden van de PvdA-fractie zouden het op prijs stellen wanneer nog eens uiteen wordt gezet of en op welke wijze alle wettelijk noodzakelijke voorzieningen worden getroffen en of verwachtingen die in het verleden zijn gewekt ook gestand worden gedaan. Overigens waren zij van mening dat voortvarendheid en daadkracht, de pijlers van de Spoedwet, niet vanzelfsprekend hoeven te leiden tot inzicht en doorzicht.

Met enige verbazing hadden de leden van de fractie van **GroenLinks** kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Het is niet alleen controversieel, maar ook is sprake van onzorgvuldigheid en inefficiency. Veel veronderstellingen, weinig onderbouwing.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om zo spoedig mogelijk door een limitatief aantal wegaanpassingen de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten door middel van een betere benutting en verbreding van de wegen. Het gaat om circa 150 kilometer aan spits-, buffer-, plus-, wissel- en vrachtwagenstroken. Het wetsvoorstel heeft betrekking op twee

categorieën van projecten: de versnelde realisatie van spitsstroken en plusstroken. Daarbij geldt de file-top 50 als uitgangspunt.

De Tweede Kamer heeft dit wetsvoorstel in 4 weken behandeld. Een dergelijke haastige behandeling past niet bij de noodzaak om zorgvuldige wetgeving tot stand te brengen. De leden van de fractie van GroenLinks waren van mening dat in een zo'n kort tijdsbestek het niet mogelijk is om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen.

Op grond van de informatie kan geen oordeel gegeven worden over de effecten op de files en over de gevolgen die de uitvoering van een dergelijke wet kan hebben voor de gezondheidssituatie en leefbaarheid van omwonenden. Ook de brief van de minister van 17 december 2002, met als onderwerp: toezegging informatieverschaffing in wetgevings-overleg over voorstel voor Spoedwet wegverbreding (Kamerstukken II 28 679) biedt onvoldoende zekerheid en duidelijkheid.

Wat is de reden dat zo'n belangrijk wetsvoorstel in zo'n korte tijd behandeld moet worden? Welke concrete nadelige gevolgen zou een uitgebreidere behandeling hebben voor een zorgvuldige wetgeving?

De minister schrijft in zijn brief van 17 december 2002 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal «Voor de inschatting van de effecten per project is gebruik gemaakt van een eenvoudige rekenmethodiek. Deze rekenmethodiek is al jaren in de praktijk beproefd bij de bepaling van locaties voor benuttingsmaatregelen en geeft een grove, maar in de praktijk goed bruikbare benadering van de te verwachten effecten.» Bij welke soortgelijke projecten heeft deze eenvoudige rekenmethodiek zijn nut bewezen? Kan de minister de leden van de fractie van GroenLinks een overzicht geven van projecten waarbij deze rekenmethodiek is toegepast? Is deze eenvoudige rekenmethodiek al eens geëvalueerd op zijn bruikbaarheid en effectiviteit? Kan de minister deze leden de resultaten doen laten toekomen? Kan hij deze leden eveneens inzicht geven in wetenschappelijke publicaties waaruit de kwaliteit van deze rekenmethodiek is gebleken? Heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat dit onderzoek zelf uitgevoerd of heeft de minister dit onderzoek laten uitvoeren door een onafhankelijke onderzoeker of instituut? Indien dit onderzoek is verricht door het ministerie, wat is hiervan de reden? Indien van toepassing, waarom is niet gekozen voor een onafhankelijk onderzoek? In de brief van de minister wordt niet vermeld of ook sprake is van een structurele afname van de wachttijden. Na het treffen van maatregelen zal de wachttijd teruglopen tot 4 minuten. Er zijn deskundigen die stellen dat de afname slechts tijdelijke effecten op zal leveren. Met andere woorden, de wachttijden zullen op korte termijn weer toenemen tot 25 minuten. Is de minister het hiermee eens? Zo, nee, graag voorzien van enige onderbouwing. Deze leden wezen de minister er op dat hij zelf ook van mening is dat met de realisatie van de in de bijlage bij het wetsvoorstel genoemde oplossingen de files niet zullen zijn opgelost. De minister moet toch met deze leden van mening zijn dat de wegen weer snel dicht zullen slibben. En waarom is geen onderzoek gedaan naar de effecten van dit wetsvoorstel voor filevorming elders en dichtslibbing bij de invalswegen van de steden? Kortom waarom heeft de minister geen probleemanalyse gemaakt zodat met al deze problemen rekening kan worden gehouden?

De leden van de fractie van GroenLinks waren van mening dat dit wetsvoorstel niet door een demissionair kabinet had moeten worden ingediend. Kan het kabinet helder uitleggen waarom dit wetsvoorstel past in «*al datgene te doen wat in het belang van het Koninkrijk noodzakelijk wordt geacht*»? Welke belangen van het Koninkrijk worden geschaad bij uitstel van wetsbehandeling en kan de minister dit differentiëren ten

aanzien van resp. een kabinet in missionaire, demissionaire en demissionair-demissionaire (na de TK-verkiezingen) status?

De minister stelt eveneens dat het nieuwe kabinet heeft gekozen zich niet te richten op maatregelen voor de lange en middellange termijn die het gebruik van de auto beïnvloeden. Is de minister het met de leden van de fractie van GroenLinks eens dat voor een effectief en consistent mobiliteitsbeleid het noodzakelijk is dat maatregelen op korte, middellange en lange termijn elkaar versterken en in elkaars verlengde behoren te liggen? Welke garantie kan de minister geven, nu een middellange en lange termijn mobiliteitsbeleid door een nieuw kabinet van andere politieke samenstelling zal worden ontworpen en worden ingediend? Waarom dit wetsvoorstel, als niet bekend is hoe het mobiliteitsbeleid er in de toekomst gaat uit zien? De minister stelt dat de spoedwetprojecten niet ter discussie zullen staan in een nieuw NVVP. Hoe weet de minister dat? Is hem bekend hoe het nieuwe regeerakkoord eruit gaat zien? De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad voor Verkeer en Vervoer gevraagd een perspectief te schetsen op een «mobiliteitsmarkt». De Raad concludeert dat een «echte» mobiliteitsmarkt niet reëel is, maar ziet wel mogelijkheden om de vraag naar mobiliteit meer bepalend te laten zijn voor het aanbod. Zo zal een mobitarief, waarbij de weggebruiker betaalt per afgelegde kilometer en meer betaalt op drukke tijdstippen en locaties, voor gebruikers alleen acceptabel zijn als dit tot een betere betrouwbaarheid en bereikbaarheid leidt. De Raad verbindt dan ook de volgende voorwaarden aan de invoering van een mobitarief. In de eerste plaats dient een aantal, in het oog springende, achterstanden in aanleg en onderhoud van weg- en spoorinfrastructuur versneld te worden weggevoerd. Ook dienen de opbrengsten van dit mobitarief in een Nationaal Mobiliteitsfonds te vloeien. Bij de bestedingen uit dat fonds dienen investeringen die de ergste knelpunten oplossen de hoogste prioriteit te hebben. De automobilisten die regelmatig die knelpunten moeten passeren brengen immers het meeste geld in het laadje. Alleen als aan deze voorwaarden is voldaan, is sprake van een eerlijk en zakelijk mobitarief.

Het nieuwe kabinet moet extra bezuinigen. Dat is wat zeker is. Ook de minister kan niet uitsluiten dat de € 360 miljoen voor de wegverbreding ten dele of in het geheel zal worden wegbezuinigd. Welke garantie kan de minister geven dat al deze projecten ook uitgevoerd gaan worden? Gezien en gelet op het advies van de Raad en het voornemen extra te bezuinigen kan de conclusie niet anders zijn dan *datgene te doen wat in het belang van het Koninkrijk noodzakelijk wordt geacht*, namelijk intrekking van dit wetsvoorstel.

Over de wijze waarop burgers bescherming wordt geboden tegen geluidsoverlast waren de leden van de fractie van GroenLinks bijzonder ontstemd. Zij werden hierin gesteund door de Stichting Natuur en Milieu. Langs wegvakken met woningen binnen 250 m afstand zal vanwege de forse groei van de laatste 20 jaar – fors, want anders was het geen fileknelpunt geworden – de geluidbelasting flink groter zijn dan 55 dB(A). Boven deze waarde gelden in principe «hogere waarden», dat wil zeggen een geluidmaximum voor elke woning die te zwaar geluidbelast is. In veel gevallen zijn in het verleden deze hogere waarden ook daadwerkelijk vastgesteld. Door de groei zullen die hogere waarden in alle gevallen fors worden overschreden.

Waarom is de minister niet bereid om voor wegstukken waarlangs meer dan incidentele woningen met een geluidbelasting boven 55 dB(A) staan, dubbellaags ZOAB op alle rijstroken aan te brengen en een verplichte snelheidsverlaging voor het hele etmaal in te stellen? In dat geval wordt de uitholling van de rechtszekerheid beperkt tot twee categorieën.

1. De incidentele woningen, dus in geval er maar enkele woningen per 100 m staan.
2. Die gevallen waarin genoemde maatregelen tekort schieten om de «hogere waarde» te respecteren en er dus bovendien een scherm- (verhoging) nodig is om de geluidbelasting te beperken tot de geldende hogere waarden. De noodzaak hiervan blijkt volgens het wetsvoorstel pas uit het geluidplan.

De tweede nota van wijziging betreft slechts een, de gehele dag geldende snelheidsverlaging. Dat is onvoldoende om in bovengenoemde situaties de geldende «hogere waarden» te respecteren. De criteria die in deze nota van wijziging worden genoemd bieden bovendien weinig garantie. Zo staat onder a. ten onrechte «2010» in plaats van «vanaf het moment van in gebruikstelling», staat in b. ten onrechte 70 dB(A) in plaats van 55 dB(A) en is de snelheidsverhoging ter hoogte van stiltegebieden zo geformuleerd dat het nooit zal gebeuren («...overwogen ..fors» in plaats van «zal worden doorgevoerd bij overschrijding van de grenswaarde van 40 dB(A) aan de grens van een stiltegebied»).

Is de minister bereid om op bovengenoemde punten verbetering in het wetsvoorstel aan te brengen? Het is onduidelijk waarom niet in een eerder stadium dan na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit kan worden begonnen met het opstellen van een geluidplan. De gegevens zijn immers beschikbaar. Voor de uitvoering van het geluidplan (bijvoorbeeld het aanbrengen van een scherm als dit een benodigde maatregel blijkt) geeft de minister toe dat de financiën voor de te nemen uitvoeringsmaatregelen nog niet zijn geregeld en dat uitvoering van het geluidplan in veel gevallen pas na 2010 zal plaatsvinden. Dit is uit het oogpunt van rechtszekerheid niet acceptabel. Omwonenden zullen jarenlang in onzekerheid verkeren wanneer de (eventuele) maatregelen die in hun specifieke situatie nodig zijn, al dan niet zullen worden genomen. Waarom is de minister bereid deze rechtsonzekerheid te accepteren? Welke belangenafweging heeft de minister daarbij gemaakt? Deze leden pleitten ervoor dat direct met het in voorbereiding nemen van het wegaanpassingsbesluit wordt begonnen met het opstellen van een geluidplan. Daarnaast dient een reële datum van realisatie (in ieder geval voor 2010) van de geluidmaatregelen in het plan te worden opgenomen, inclusief de zekerstelling van de daarvoor benodigde middelen. Het argument dat de hogere waarden niet in een geautomatiseerd bestand zitten en er dus veel werk voor nodig is om ze op tafel te krijgen, is weinig geloofwaardig. Zowel de gemeente als de provincie, en veelal ook lokale actiegroepen, beschikken over de (openbare) rapporten met die normen per woning. Bewoners van al lang bestaande woningen moeten ervan uit kunnen gaan dat die in het verleden vastgestelde hogere waarden ook het beschermingsniveau van de toekomst vormen. Waarom wordt het wegaanpassingsbesluit niet aangepast zodat de in het verleden vastgestelde hogere waarden worden opgenomen (art. 5 en 6) en dat deze geldende hogere waarden ook de in de toekomst geldende norm voor de betreffende woningen vormen? Dit laatste zou in ieder geval ook aan art. 5, lid 2b en aan art. 6, lid 8 moeten worden toegevoegd.

De leden van de fractie van GroenLinks maakten zich zorgen over de vele negatieve reacties op dit wetsvoorstel. Kennelijk slaagt de minister er niet in een behoorlijk draagvlak te creëren. Zo legt de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk in haar brief¹ aan de Eerste Kamer het volgende probleem neer. «Voor het wegvak van de A27 tussen Utrecht-Noord en het knooppunt Eemnes is voorzien in de aanleg van een plusstrook waarbij het aantal rijstroken van 2x2 naar 2x3 wordt gebracht. Dit wegvakgedeelte valt in de categorie semi-permanent, waardoor ingevolge art. 6 lid 2 van het wetsvoorstel de bepalingen uit de Wet Geluidhinder pas over enkele jaren van toepassing zullen zijn. In de MvT wordt de indruk gewekt dat de maatregelen zelf slechts een verwaarloosbaar verschil, namelijk tienden

¹ Deze brief is ter inzage gelegd op het centraal informatiepunt onder griffie nr. 129 413.1.

van een dB(A) opleveren. Niet het geluidseffect van de wegaanpassing is bepalend voor het treffen van geluidsmaatregelen, maar veelal het verschil ten aanzien van de in het verleden gemaakte afspraken, de zgn. hogere waarden. Vanaf het begin van de jaren '90 is RWS bezig om op dit traject deze waarden te verhogen (met meer dan 10 dB(A)) zonder daarvoor passende geluidwerende maatregelen te willen treffen, die bij een verbreding van de A27 naar 2x3 stroken noodzakelijk zijn. Feitelijk bestaat hier al meer dan tien jaar een situatie waarbij, zelfs met de door RWS gebruikte oude, onjuiste gegevens, de geluidbelasting op de huizen, scholen, kortom op onze leefomgeving, vele malen hoger ligt, dan is toegestaan.

Door uitgerekend op bovengenoemd traject de Wet Geluidhinder buiten werking te stellen, wordt ter plaatse de situatie helemaal nijpend. Daar komt nog bij, dat volgens de verschillende regelgevingen alle geluidsbronnen apart moeten worden beoordeeld op hun hinder, terwijl wij hier bij het knooppunt van de Nederlandse Spoorwegen ondertussen door prachtige fly-overs ook extra geluidsoverlast ondervinden van het spoor.» Is de minister bereid tegemoet te komen aan de bezwaren en kritieken van deze Stichting? Deze leden zagen de reactie van de minister graag voorzien van een nadere specifieke onderbouwing.

De overige leden van de commissie sloten zich bij bovengenoemde vragen met betrekking tot de brief van de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk aan.

De problematiek van de luchtverontreiniging wordt in dit wetsvoorstel gebagatelliseerd, aldus deze leden. Kan de minister de fractie van GroenLinks geruststellen door te stellen dat dit wetsvoorstel de lokale gezondheidsproblemen niet zal verergeren? Kan de minister bij zijn beantwoording dit met feiten en argumenten onderbouwen? Is de minister bereid dit nader te laten onderzoeken? Het recente rapport dat het IRAS voor het ministerie van V&W uitbracht is alarmerend. Ook maakten de leden van de fractie van GroenLinks zich zorgen over het realiseren van de (inter-)nationale verplichtingen voor 2010 voor luchtkwaliteit en broeikasgasreductie en NOx-emissiereductie. Op welke wijze denkt de minister deze negatieve gevolgen tengevolge van deze spoedwet te compenseren?

Ook wanneer geen m.e.r.-plicht zou bestaan, dienen de milieugevolgen te worden beschreven. Het maken van de luchtverontreinigingsberekeningen is bijna even tijdrovend als geluidsberekeningen. Zijn deze berekeningen voor de start van de inspraak op het wegaanpassingsbesluit beschikbaar? Bij de voorbereiding van een wegaanpassingsbesluit wordt alleen een MER gemaakt als een project m.e.r.-plichtig is. Volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994 is er geen m.e.r.-plicht als er geen extra strook hoeft te worden aangelegd. In de Bijlage van het Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel C onder 1.4 is aangegeven in welke gevallen van wijziging of uitbreiding van een hoofdweg een m.e.r.-procedure moet worden gevoerd. Het moet dan gaan om een fysieke verbreding van een weg met één of meer rijstroken en bovendien geldt de voorwaarde dat het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. In de Nota naar aanleiding van het verslag wordt de relatie van het Besluit milieueffectrapportage 1994 met de EG-m.e.r.-richtlijn behandeld. Uitgangspunt voor m.e.r.-plicht is het Besluit milieu-effectrapportage 1994. De beantwoording van de vraag is summier. Betekent dit antwoord dat er bij de beantwoording van de vraag of een wegaanpassingsproject m.e.r.-plichtig is, volstrekt is uitgesloten dat er in individuele gevallen sprake kan zijn van strijd met de EG-m.e.r.-richtlijn? Betekent de expliciete relatie met het Besluit milieueffectrapportage 1994 dat het uitgangspunt van de EG-m.e.r.-richtlijn dat een MER, in elk geval altijd nodig is bij projecten met potentieel belangrijke

gevolgen voor het milieu, niet telt? Is artikel 7.3 van de Wet milieubeheer op dit punt van toepassing?

De leden van de fractie van **D66** merken op dat de capaciteit van de wegen zelden gelijke tred houdt met de behoefte van het verkeer en vervoer, vooral in industriestaten, in en om grote steden, in gebieden met veel economische activiteit. In Nederland, dichtbevolkt en hoog ontwikkeld, is de situatie vaak nog nijpender dan in andere landen. In de afgelopen jaren is geprobeerd een visie te ontwikkelen op grond waarvan structurelere oplossingen zouden kunnen worden gevonden. Bouwen, benutten en beprizen, was de gedachte. De mogelijkheid om je te verplaatsen zou meer dan tot dusverre worden beschouwd als een marktgoed, onderhevig aan de wetten van vraag en aanbod. Helaas, daar is tot nu toe niet veel van terecht gekomen. De politieke weerstand tegen mogelijke prijsmechanismen is vooralsnog te groot gebleken. In het voorliggende wetsvoorstel wordt het instrument *beprijzen* losgelaten. Er blijft dus wat men in andere sectoren een aanbodeconomie zou noemen. Er wordt ook niet in het vooruitzicht gesteld dat er spoedig nieuwe gedachten zullen worden ontwikkeld om het vraagstuk fundamenteel aan te pakken. Is de minister het met de fractie van D66 eens dat daarin een gevaar schuilt? Het is te begrijpen dat de regering zoekt naar middelen om daar waar de problemen het grootst zijn met noodmaatregelen soelaas te bieden. Maar de extra capaciteit zal snel worden gevuld. Het aanbod aan capaciteit zal de vraag er naar niet lang overtreffen. Er is, zo wijst onderzoek uit, een sluimerende vraag naar mobiliteit met auto's, waarop een verruiming van de infrastructurele capaciteit een aanzuigende werking zal hebben. Als het denken over een structurelere aanpak stilstaat, zijn we straks verder van huis. Gaat het denken erover op het departement intussen door? In welke richting?

Een goede doorstroming van het verkeer is in de eerste plaats belangrijk voor het goederenvervoer, althans als we het macro-economisch bekijken. Vrachtauto's veroorzaken de files maar voor een klein deel. Vooral het woon-werkverkeer is de boosdoener. Is er, bij het bepalen van de projecten uit de bijlagen A en B, afzonderlijk gekeken naar de afwikkeling van het goederenvervoer en die van het overige verkeer en vervoer? Met andere woorden, is er prioriteit gegeven aan wegvakken waar het goederenvervoer de meeste hinder ondervindt?

De minister heeft meegedeeld dat voor de projecten die niet met toepassing van de Tracéwet zouden zijn gerealiseerd sprake is van een tijdwinst met betrekking tot de wettelijke termijnen van 1 à 1,5 jaar in geval gemeenten meewerken. Bij trajecten die anders onder de Tracéwet zouden vallen is die winst ruim 2 jaar. Ten koste van welke belangen gaat die tijdwinst? Als er nauwelijks belangen worden geschaad (en soms geven de stukken die indruk) dan zouden veel meer projecten gericht op een betere benutting van de wegen onder kunnen worden gebracht in de Spoedwet. Of zal de tweede tranche van de herziening van de Tracéwet hierin voorzien? Hoeveel tijdwinst zal, naar schatting van de minister, hieruit voortvloeien?

Als burgers wel degelijk het gevoel hebben dat er een aanslag wordt gedaan op het niveau van hun welzijn, dan verdient ieder project een zeer zorgvuldige afweging. Wil de minister reageren op de bezwaren van de stichting *Stop geluidshinder* uit Maartensdijk? Deze stichting betoogt dat vanaf de openstelling van de A27, dertig jaar geleden, t.a.v. de ondervonden milieuproblematiek de reactie van Rijkswaterstaat steeds is geweest: wacht tot de reconstructie van de A27 plaatsvindt. Maar als er nu maatregelen worden getroffen op basis van de Spoedwet, dan zullen die leiden tot meer geluid, terwijl geluidwerende maatregelen worden uitgesteld.

Voor een aantal projecten die onder de Spoedwet vallen is de Wet geluidhinder niet onverkort van toepassing. Omdat de kosten daardoor worden beperkt, kan een groter aantal projecten worden uitgevoerd. En, zo betoogt de minister, het aantal geluidsmaatregelen is niet minder, maar wordt gefaseerd.

De minister geeft dus ruitelijk toe dat er een wet terzijde wordt geschoven ten koste van sommigen, ten bate van het algemeen belang. Dat komt natuurlijk vaker voor. Het is dan wel zaak dat de benadeelden zo precies mogelijk weten hoe lang ze dit (gedwongen) offer ten behoeve van de samenleving moeten brengen. De fractie van D66 begreep dat dit op dit moment niet nauwkeurig per project kan worden aangegeven, maar wil de minister toezeggen dat hij streeft naar een zo groot mogelijke duidelijkheid op dit punt?

Met belangstelling hebben de leden van de fracties van **SGP** en **CU** kennis genomen van dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel heeft tot doel de doorstroming op het rijkswegennet te verbeteren zodat de files worden bestreden.

Zij vroegen de minister of kan worden onderbouwd, dat er na aanneming van dit wetsvoorstel, en structurele verbetering zal ontstaan.

Zijn de gevolgen onderzocht wat de beoogde maatregelen voor effect hebben voor de doorstroming van het Rijkswegennet op het aansluitende wegennet? Tijdens de ochtendspits en avondspits is daar nu al sprake van grote congestie.

Doorkruist dit wetsvoorstel niet een noodzakelijke structurele oplossing, omdat wordt verwacht dat in de komende 25 à 30 jaar de mobiliteit fors zal blijven groeien? Het is een gegeven, dat geluidhinder niet alleen de leefomgeving van mens en dier aantast maar veelal ook schadelijk kan zijn voor de gezondheid. Hoe is de rechtszekerheid gewaarborgd met betrekking tot deze problematiek voor bewoners van woningen langs wegvakken die worden aangepakt?

De leden van de **SP**-fractie hadden met de nodige verbazing en zorg kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Met deze inbreng wilden deze leden een aantal vragen voorleggen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het was de leden van de SP-fractie opgevallen dat het wetsvoorstel duidelijke doelstellingen ontbeert. Nergens staat aangegeven welke resultaten bereikt dienen te worden om achteraf te kunnen spreken van een succesvol beleidstraject. Dit is des te vreemder in het licht van het vermeende spoedeisende karakter van het wetsvoorstel. Een spoedwet wordt immers niet zomaar voorgesteld, zeker niet door een demissionair kabinet. Gezien dit laatste aspect is kennelijk sprake van een kwestie van landsbelang. Nu is de fileproblematiek ontegenzeggelijk een belangrijk maatschappelijk knelpunt. Maar een dergelijk wetsvoorstel zou dan ook duidelijk meetbare doelstellingen in zich moeten dragen, doelstellingen die bijdragen aan het wegnemen van dit knelpunt. Waarom heeft de regering niet gekozen voor meetbare doelstellingen? Is de regering zelf niet overtuigd van de effectiviteit van het wetsvoorstel met betrekking tot het verminderen van de files op de betrokken trajecten? Kan de minister aangeven hoe de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid van burgers die langs genoemde trajecten wonen gegarandeerd wordt? Dit in verband met het niet van toepassing zijn van de Tracéwet in bepaalde gevallen en de verandering van procedures waarin de Spoedwet voorziet. Gaan er verschillende vormen van rechtsbescherming ontstaan voor enerzijds die groepen burgers die wonen langs de trajecten waar de Spoedwet over handelt en anderzijds die groepen burgers die langs andere, bestaande trajecten woonachtig zijn? Kan de regering exact aangeven in welke mate dat al dan niet het geval zal zijn? De leden van de SP-fractie maakten zich grote zorgen over de door hen vermeende strijdigheid met het interna-

tionaal recht. De European Agreement on Main Infrastructure Traffic Arteries, een Europese overeenkomst die in 1983 in werking is getreden, heeft namelijk belangrijke implicaties in zich voor de inrichting van zogeheten E-wegen. In sectie 3, artikel 3.2 van de overeenkomst is voorgeschreven dat E-wegen uitgerust dienen te zijn met continue en verharde vluchtstroken van een bepaalde minimumbreedte. De invoering van de spitsstrook heeft echter juist tot gevolg dat de vluchtstrook niet meer als zodanig in gebruik wordt genomen. Invoering van de spitsstrook op E-wegen, wat het wetsvoorstel gedeeltelijk voorstelt, is dientengevolge strijdig met deze internationale overeenkomst. Is de minister voornemens dit verdrag op te zeggen? Of onderneemt de minister verwoede pogingen om uit te leggen waarom er geen sprake zou zijn van strijdigheid?

De minister betoogt dat er geen sprake is van strijdigheid met de eerder genoemde overeenkomst. Is hij echter met de SP-fractie van mening dat het wegnemen van vluchtstroken op bepaalde trajecten een inbreuk kan vormen op de veiligheid van automobilisten? Was veiligheid nu juist niet een onderwerp, zeker daar waar het gaat om verkeersveiligheid, dat alle aandacht verdient en bevorderd dient te worden? Kan de minister aangeven welke functie vluchtstroken vervullen, waarom deze ooit zijn aangelegd, waarom deze internationaal worden bevorderd en waarom de minister denkt geen vluchtstroken nodig te hebben op de bedoelde trajecten?

Uit studie van onder andere het RIVM blijkt dat de inwerktreding van het wetsvoorstel een verhoging van de totale emissie van het wegverkeer met 0,5% met zich meebrengt. Hoe rijmt de minister dat met internationale verplichtingen omtrent emissiereductie? Komen deze verplichtingen met het wetsvoorstel extra in het gedrang?

Kan de minister aangeven hoe de beperking van geluidsoverlast voor omwonenden in het onderhavige wetsvoorstel is geregeld?

De stroomlijning en verbetering van de totale mobiliteit in ons land is volgens de SP-fractie een uiterst belangrijke aangelegenheid. Daarom bevreemdt het hen des te meer dat niet is gekozen voor inbedding van voorgestelde maatregelen in een breed kader, bijvoorbeeld in het nieuwe Verkeers- en Vervoersplan. Nu ontbreekt een totaalvisie ten aanzien van de toekomstige verwerking van de mobiliteitsvraag waardoor de kans op falen toeneemt. Waarom heeft de minister gekozen voor een ad hoc-Spoedwet op een bepaald deelgebied van mobiliteit en verzuimt hij met een geïntegreerde aanpak van mobiliteitsknelpunten op tafel te komen?

De thans voorgestelde wettelijke regels maken het mogelijk dat er extra asfalt wordt bijgelegd langs een traject en dat er ingrijpende wijzigingen in de leefomgeving van burgers plaatsvinden zonder dat hiervoor de Tracéwet wordt toegepast. Immers, wanneer men eerst de vluchtstrook als spitsstrook in gebruik neemt en in een latere fase extra asfalt neerlegt ten behoeve van een nieuwe vluchtstrook wordt er effectief een extra rijstrook bijgebouwd zonder dat de procedures vanuit de Tracéwet van toepassing zijn. Wat is het oordeel van de minister over deze ingebouwde sluiproute? Zijn wettelijke gewaarborgde procedures ontworpen om met behulp van spoedwetten omzeild te worden?

Het lid van de **Onafhankelijke Senaatsfractie** (OSF) merkte op dat dit ingrijpende wetsvoorstel gebaseerd is op het oude strategisch akkoord. Moet niet eerst de kabinetsformatie worden afgerond, alvorens tot eventuele verdere behandeling kan worden overgegaan?

Is de minister het met dit lid eens dat een flink deel van de wegcapaciteit niet wordt bepaald door de breedte van de wegen, maar door het gedrag van de weggebruiker? Is het gezien de kosten die gemoeid zijn met wegverbreding niet beter om bij knelpunten eerst extra regulerende benuttingsmaatregelen in te zetten, deze vervolgens te evalueren, en pas

daarna te beslissen over investeringen in faciliterende maatregelen?
Noopt de minder rooskleurige economische situatie daar ook niet toe?

Beaamt de minister dat meer, maar smallere rijstroken zullen leiden tot een lagere gemiddelde snelheid? Is dit geen dubbele capaciteitsverhoging, zowel in de breedte, als in de lengte door de lagere snelheid? Is dit geen reden om het ingrijpen vooralsnog «tot de verfkwest» te beperken?

Kan de minister op onderzoek wijzen waarop de aanname stoelt dat wegverbreding op de lange termijn leidt tot significante vermindering van files? Is het rechtstreekse verband tussen extra rijstroken en files wel aangetoond? Wat is dan de verklaring voor het uitblijven van extra files tijdens de ingrijpende wegwerkzaamheden rond Amsterdam?

Hoe denkt de minister te garanderen dat wegverbreding tot betere doorstroming leidt en niet tot kortere maar bredere files bij de eerstvolgende «flessenhals» en uiteindelijk bij de toegang tot stedelijke gebieden?

Heeft de minister er enig beeld van of en in hoeverre aan te passen trajecten binnen de EU- vogel- en habitat richtlijn vallende gebieden zijn gesitueerd en reeds nu moet worden getwijfeld aan het realiseren van de doelstelling «spoed»?

Hoe groot is de oppervlakte extra asfalt die met dit wetsvoorstel volgens de huidige planning gemoeid is?

Van welke aard zijn de structurele wijzigingen naar de permanente situatie volgend op de projecten van semi-permanente aard? Wordt het aantal gewonnen smalle rijstroken dan definitief verder verbreed? Als dit dan toch het geval is, is het dan niet beter om de maatregelen tegen geluidshinder dan maar gelijk op het bijbehorende structurele niveau te brengen? Dit zodat het spoedkarakter zich ook uitstrekt tot structurele beperking van de geluidshinder?

Gesteld wordt dat akoestisch gezien de openstelling van de vluchtstrook als spitsstrook etc. een verwaarloosbaar verschil in geluidsbelasting zal opleveren. Worden hier de piekwaarden bij een op zichzelf al hoog geluidsniveau bedoeld, en worden de dalen door de verhoogde verkeersintensiteit niet dichtgereden, zodat per saldo de aanwonenden aan een veel hogere geluidsbelasting worden blootgesteld?

Gaat de minister, als er besloten wordt tot wegverbreding, op korte termijn extra maatregelen treffen bij wegstukken met woningen binnen een straal van 250 meter die door de uitvoering van de plannen meer dan 55 dB(A) aan geluidshinder zullen ondervinden? Zo nee, waarom niet?

Vragen stiltegebieden niet om een striktere formulering van te nemen maatregelen als een waarde van 40 dB(A) voor geluidsoverlast aan de grens van het gebied wordt overschreden?

Weg nummer 28, bijlage B wordt onder aard van het project gerept van «inrichten als bufferstrook». Wil de minister aangeven wat hier als bufferstrook wordt ingericht?

ARTIKELN

De leden van de fractie van **GroenLinks** wensten over de verschillende artikelen van het onderhavige wetsvoorstel de volgende vragen te stellen en opmerkingen te maken.

Artikel 2 lid 2 (reikwijdte)

Het is onduidelijk op grond van welke criteria en onder welke voorwaarden de Bijlage kan worden gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur. De amvb kan uitsluitend betrekking hebben op de omschrijving van de aard van het project, het aantal rijstroken en de kilometerring. Waarom wordt niet verduidelijkt wat de aard van een project is? Kan deze alsnog gegeven worden? Dit is van belang omdat bij de wijziging van een project onder omstandigheden een m.e.r.-plicht kan ontstaan. Bovendien maakt artikel 2 lid 2 het mogelijk het aantal rijstroken te wijzigen. Door capaciteitsvergroting kan zowel de luchtverontreiniging als de geluidhinder toenemen en wanneer hier ook de aanleg van rijstroken onder wordt begrepen is niet uitgesloten dat ook schade aan natuur en landschap kan ontstaan. De memorie van toelichting (par. 4.1, p. 10) stelt dat in deze mogelijkheid is voorzien met het oog op een goede realisatie van projecten. Wat wordt hiermee bedoeld? Het wetsvoorstel dient daar immers zelf de basis voor te verschaffen. De leden van de fractie van GroenLinks waren dan ook van mening dat de mogelijkheid om de bijlage bij amvb te wijzigen dient te worden geschrapt.

Artikel 3 (Tracéwet niet van toepassing)

Artikel 3 verklaart de Tracéwet buiten toepassing. In de memorie van toelichting ontbreekt een goede analyse op welke onderdelen in de Spoedwet van de Tracéwet wordt afgeweken en welke onderdelen van de Spoedwet aan de Tracéwet zijn ontleend. Het ontbreken van een dergelijke analyse werkt door in de gebrekkige probleemanalyse onder paragraaf 1.2 van de memorie van toelichting (Aanleiding Spoedwet). Bij het opstellen van een lex specialis als de Spoedwet dient de noodzaak van projectwetgeving, die de Tracéwet niet van toepassing verklaart, uitvoerig te worden beargumenteerd. Artikel 4 van de Tracéwet stelt een groot aantal inhoudelijke eisen aan de inhoud van een trajectnota, waaronder een uiteenzetting van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoerbehoefden voor het desbetreffende verkeers- en vervoerstraject, een beschrijving van de alternatieven met hun onderscheiden voor- en nadelen. Dergelijke afwegingen ontbreken nagenoeg geheel in de memorie van toelichting. De leden verzochten de minister hierin te voorzien.

Artikel 4 lid 1 (inhoud wegaanpassingsbesluit)

Artikel 4 lid 1 onder d geeft aan dat het wegaanpassingsbesluit ten minste bevat «hetgeen nodig is ter uitvoering van de ter zake van belang zijnde richtlijnen van de Europese Unie». Deze formulering wekt de suggestie dat het EG-milieurecht niet meer dan een randvoorwaarde is voor de realisering van de wegaanpassingsprojecten in plaats van een voorwaardenstellend kader van samenhangende wetgeving (deels omgezet in nationale wetgeving). In de formulering van artikel 4 lid 1 dient nadrukkelijk tot uitdrukking te komen aan welke richtlijnen moet worden getoetst bij het opstellen van een wegaanpassingsbesluit. De desbetreffende EG-richtlijnen dienen te worden genoemd in artikel 4 lid 1 onder d. Zoals hierna zal worden verduidelijkt waarborgt de Spoedwet en de procedure tot het opstellen van wegaanpassingsbesluiten namelijk geenszins dat de voorschriften van de toepasselijke richtlijnen zullen worden nageleefd (commentaar op artikel 9 lid 1 en artikel 10 lid 1). Verder dient in een afzonderlijk lid van artikel 4 te worden verduidelijkt welke inhoudelijke en motiveringseisen dienaangaande worden gesteld aan wegaanpassingsbesluiten (bijvoorbeeld met betrekking tot het Besluit luchtkwaliteit). Een afdoende mate van snelheidsverlaging (lid le) is

essentieel, niet alleen vanwege de verkeersveiligheid maar ook om enige beperking van de geluidbelasting en luchtvervuiling te bereiken. Hoeveel snelheidsverlaging zal worden doorgevoerd? De leden vinden dat helder moet zijn dat het om een substantiële verlaging (20 km per uur) zal gaan en dat bij een ander besluit van de minister gemotiveerd moet worden dat afwijken kan gelet op alle drie genoemde doelen.

Bij lid 2 verwonderden zij zich over het woord «kan» in plaats van «moet». De gekozen inpassing moet helder zijn.

Artikel 4 lid 2 (inhoud wegaanpassingsbesluit)

Op grond van deze bepaling is het een facultatieve bevoegdheid om een beschrijving te geven van de maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige aard en ecologische aard (onder a) en de wijze van inpassing in de omgeving en de te nemen compenserende maatregelen (onder d). Verder betreft het ook: een beschrijving van de werken of bouwwerken (onder b) en een opgave van kabels en leidingen die moeten worden verwijderd (onder c). Hierdoor kan het zijn dat een bepaald belang op een gegeven moment niet meer op evenwichtige wijze aan de orde kan komen, omdat de besluitvorming al in een te ver gevorderd stadium is. Is de minister bereid met het oog op de vereiste integrale beoordeling van de in het wegaanpassingsbesluit gemaakte afwegingen deze onderdelen imperatief deel uit te laten maken van de inhoud van dit besluit? Is de minister bereid deze onderdelen verplicht op te nemen bij de besluitvormingsprocedure van een wegaanpassingsbesluit en dat van het begin af aan nadrukkelijk rekening te houden met de inpassing in de omgeving en de voorkomende natuur- en landschapswaarden?

Artikel 4 lid 2 onder d (inhoud wegaanpassingsbesluit)

De vraag kan overigens worden gesteld in hoeverre de onderdelen onder a en d niet dezelfde materie bestrijken. Verder vroegen deze leden zich af waarop wordt gedoeld met de zinsnede in artikel 4 lid 2, onder d dat waar inpassing van de aan te passen weg in de omgeving *in redelijkheid* niet kan worden verlangd, compenserende maatregelen worden getroffen. Welk betrokken bestuursorgaan beoordeelt wanneer dit in redelijkheid niet kan worden verlangd en welke feiten en omstandigheden zich in dergelijke situaties voordoen? Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat de bevoegdheid om voorwaarden aan compensatie te stellen voor een belangrijk deel niet bij de minister van Verkeer en Waterstaat ligt, maar voor zover deze worden uitgeoefend op grond van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet bij andere bestuursorganen.

Artikel 5 (toepassing Wet geluidhinder)

Het is onduidelijk waarom een aantal lopende procedures onder deze wet wordt gebracht. De memorie van toelichting noemt het «wenselijk»; het zou een versnelling geven. Het is onduidelijk waarin die versnelling is gelegen. Is de belangrijkste reden dat aldus de inpassingsmaatregelen om de in het verleden vastgestelde geluidnormen (hogere waarden) alsnog te respecteren, daarmee kunnen worden uitgesteld? Blijven de omwonenden dus, hoewel de projecten in het MIT zijn opgenomen, nog langer blootgesteld aan een te hoge geluidbelasting in vergelijking tot de afspraken uit het verleden? Worden de in het verleden gestelde hogere waarden gerespecteerd of worden in plaats daarvan soepeler geluidmaxima voor de betreffende woningen vastgesteld? Artikel 5, lid 2b noch de memorie van toelichting biedt duidelijkheid. De leden van de fractie van GroenLinks waren er niet gerust op dat dit in de praktijk gaat leiden tot een ernstige uitholling van de bescherming van de omwonenden in

vergelijking tot de bescherming die de WGH en in het verleden vastgestelde hogere waarden bieden.

Artikel 5, lid 2c spreekt over «aanduiding» in plaats van vaststellen van de te treffen maatregelen. Dit is vaag. Is er dan een plan van aanpak en een reservering van financiële middelen voor de inpassingsmaatregelen of is het treffen van afdoende maatregelen anders dan tot nu toe niet goed geregeld? Ook artikel 5, lid 3 is niet helder. Waarom is niet helder vastgelegd dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden conform de WGH in stand blijven (kunnen niet worden versoepeld volgens de WGH)? Wat betekent dit artikellid voor situaties waarin in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld en wat betekent dit in situaties waarin dit niet het geval is? Worden dezelfde zorgvuldige procedures gevolgd als ingevolge de WGH? Hebben omwonenden dezelfde mogelijkheden om een redelijke geluidssituatie te bepleiten als met de WGH en gelden dezelfde criteria als voor een soepeler normstelling dan nu?

Artikel 6 (specifieke bepalingen met betrekking tot geluidhinder)

Ook dit artikel verdient nadere uitleg, zo meenden de leden van de fractie van GroenLinks.

Waarom wordt bij het verstrekken van akoestische gegevens (lid 1) volstaan met de 70 dB contour, terwijl dit altijd de 50, 55, 60, 65 en 70 dB contouren zijn? Welke versnelling geeft dit, gelet op het feit dat een eenmaal draaiende computer net zo makkelijk al deze contouren in plaats van alleen de 70 dB contour berekent? Hoe kan anders getoetst worden of in geval van in het verleden vastgestelde hogere waarden hieraan wordt voldaan? Waarom worden geen gegevens voor de geluidbelasting ruim na openstelling van de extra rijstrook verschaft? Ernstig is dat in lid 4 het aanbrengen van geluidreducerend asfalt wordt beperkt tot situaties met overschrijding van 70 dB, dat wil zeggen een zeer zware geluidbelasting. Waarom wordt dit niet voorgeschreven in alle gevallen dat eerder vastgestelde hogere waarden worden overschreden? Wordt dit d-ZOAB-asfalt dan op alle rijstroken aangebracht? In lid 5 en lid 6 is niet duidelijk of de bestaande hogere waarden worden gerespecteerd. Duidt de formulering op het terugbrengen van de geluidbelasting naar 70 dB of naar nieuw vastgelegde hogere waarden of naar de indien aanwezig -in het verleden vastgelegde hogere waarden? Ook lid 8 doet vrezen dat de rechtsbescherming voor de omwonenden ernstig wordt aangetast omdat vervangende soepeler hogere waarden kunnen worden vastgesteld. De termijn waarop de geluidmaatregelen alsnog moeten zijn gerealiseerd is volledig open en laat omwonenden in grote onzekerheid. Waarom wordt in lid 7 geen duidelijke einddatum bijvoorbeeld vijf jaar na vaststelling van de Spoedwet – vastgelegd waarbinnen de maatregelen in elk geval moeten zijn genomen? Of dit bijvoorbeeld in elk geval als de geluidbelasting meer dan 2 dB hoger is dan de geldende hogere waarden. Dan nog zullen bewoners vijf jaar langer op maatregelen moeten wachten dan hen eerder in het vooruitzicht is gesteld (reconstructieartikel WGH).

Artikel 7 (voorbereidingsprocedure wegaanpassingsbesluit en de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit)

Artikel 7 lid 1 stelt de termijn van terinzagelegging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de aanvragen tot het nemen van die besluiten op vier weken door toepassingverklaring van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Onder par. 1.3, p. 4 van de memorie van toelichting wordt gesteld dat door korte termijnen niet tekort mag worden gedaan aan de zorgvuldigheid van de procedure. Volgens de memorie van toelichting worden belangen van burgers in de Spoedwet op vergelijkbare wijze betrokken als in de bestaande procedures. De inrichting en het tijdschema van de procedure voor het nemen van een

tracébesluit/mer-procedure op grond van de Tracéwet wijkt fundamenteel af van de procedure in de Spoedwet. In de loop van de procedure op grond van de Tracéwet is echter op meerdere momenten gelegenheid voor belanghebbenden om te reageren op ter visie gelegde documenten: startnotitie/richtlijnen mer, trajectnota/mer en Ontwerp-tracébesluit. In de Spoedwet wordt uitgegaan van een (totale) inzagetermijn van vier weken, waarbinnen het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, de besluiten ter uitvoering van dat besluit, de besluiten inzake onteigening en nadeelcompensatie en besluiten krachtens de Belemmeringenwet Privaatrecht dienen te worden beoordeeld.

Deze leden meenden dat deze termijn te kort is om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen de betreffende besluiten, die in hun onderlinge samenhang ook complex zijn, inhoudelijk te kunnen beoordelen en daarop schriftelijk te reageren. Door deze korte termijn wordt dan ook niet waargemaakt dat belangen van burgers in de Spoedwet op vergelijkbare wijze worden betrokken als in de bestaande procedures. Zij meenden dat de inzagetermijn op minstens 8 weken dient te worden gesteld. Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht biedt daarvoor de benodigde ruimte, aangezien op grond van artikel 3:11 lid 1 Algemene wet bestuursrecht het bevoegde bestuursorgaan een langere periode dan een inzagetermijn van vier weken kan bepalen.

Artikel 9 lid 1 (vaststelling wegaanpassingsbesluit)

Ook de minister van Verkeer en Waterstaat is gebonden aan relatief korte wettelijke termijnen om een besluit te nemen. Op grond van artikel 9 lid 1 dient hij het wegaanpassingsbesluit vast te stellen binnen tien weken na de laatste dag van terinzagelegging. In dit verband schiet het wetsvoorstel en de memorie van toelichting tekort waar het gaat om de samenloop met de regeling voor de milieueffectrapportage, zoals neergelegd in het Besluit milieueffectrapportage 1994. Het Besluit milieueffectrapportage 1994 bevat zelfstandig een procedure met procedurele waarborgen en inhoudelijke criteria. Het is twijfelachtig of deze procedure inpasbaar is in het tijdschema van de Spoedwet. Dit komt omdat niet is nagedacht over de vraag naar de mer-plichtigheid en de vraag welke wegaanpassingsprojecten mer-plichtig kunnen zijn. Op p. 11 van de memorie van toelichting stuiten deze leden bijvoorbeeld op de weinig zeggende formulering dat een wegaanpassingsproject mer-plichtig is indien aan de daar gestelde eisen is voldaan. De beantwoording van deze vraag wordt doorgeschoven naar de besluitvorming terzake het wegaanpassingsproject. Zij meenden dat het in het kader van de behandeling van projectwetgeving ook een opgave voor de wetgever is om stil te staan bij de vraag of aan de vereisten van het Besluit milieueffectrapportage 1994 en daarmee aan de eisen van de EG-MERrichtlijn kan worden voldaan.

Deze leden drongen erop aan dat hier op voorhand over wordt nagedacht en wel in het kader van de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel. De minister van Verkeer en Waterstaat dient aan te geven of naar zijn mening voor de in de Bijlage van het wetsvoorstel genoemde wegaanpassingsprojecten op grond van bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage 1994. Daartoe dient in een bijlage bij de nota naar aanleiding van het verslag te worden aangegeven in hoeverre er voor de onderscheiden wegaanpassingsprojecten een mer-plicht bestaat.

Artikel 9 lid 2 (vaststelling wegaanpassingsbesluit)

In de paragrafen 2.2.6 en 2.2.7 van de memorie van toelichting wordt een uiteenzetting gegeven van de juridische aspecten van de aanleg van stroken onder de huidige wetgeving. In de memorie van toelichting wordt

gesteld dat wanneer geen mer-plicht bestaat, in elk geval wel de milieugevolgen beschreven dienen te worden. Opmerkelijk is dat het om een (overigens summiere) beschrijving van de juridische aspecten van de huidige wetgeving gaat, maar dat over de relatie daarvan met de Spoedwet niet verder wordt nagedacht (op wat overwegingen met betrekking tot veiligheid na). De milieugevolgen die volgens de memorie van toelichting in ieder geval worden beschreven zijn volgens de memorie van toelichting (p. 7):

- de gevolgen voor de luchtkwaliteit (Besluit luchtkwaliteit);
- de gevolgen voor beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet);
- de gevolgen voor planten- en diersoorten (Flora- en faunawet); de akoestische gevolgen (Wet geluidhinder);
- de risico's uit een oogpunt van externe veiligheid, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De bovenstaande wet- en regelgeving is ook bij de inwerkingtreding van de Spoedwet onverkort van toepassing. Uit de context van de memorie van toelichting wordt niet duidelijk of dit nu een volledige opsomming is. Verder dient de minister van Verkeer en Waterstaat naar de mening van deze leden aan te geven welke wet- en regelgeving voor de onderscheiden wegaanpassingsprojecten van toepassing is en welke gevolgen in het kader van de vaststelling het wegaanpassingsprojecten door andere betrokken bestuursorganen dienen te worden beoordeeld

Artikel 9 lid 3 (vaststelling wegaanpassingsbesluit)

De memorie van toelichting stelt op p. 12 dat het gekozen model tot intensief overleg tussen bevoegde bestuursorganen dwingt. In het wetsvoorstel is voorts een met de Tracéwet vergelijkbare overrule-bevoegdheid opgenomen (artikel 10 lid 3). Het gekozen stelsel laat volgens de memorie van toelichting (paragraaf 4.3, p. 11) de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van andere overheden in het kader van de onderscheiden vergunningstelsels intact. Tegen deze achtergrond vroegen deze leden zich af met welk doel betrokken bestuursorganen binnen de termijn van 10 weken ontwerpen van besluiten aan de minister van Verkeer en Waterstaat dienen te sturen (artikel 9 lid 3). Zij vroegen ons af of de achterliggende gedachte is dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich wil vergewissen van het feit dat door andere betrokken bestuursorganen toestemming wordt verleend voor wegaanpassingsprojecten. Het overleg naar aanleiding van het beoordelen van de betreffende ontwerpen mag niet worden aangegrepen om te interfereren in het besluitvormingsproces van andere bestuursorganen. De moeilijkheid is dat dergelijke processen niet transparant en controleerbaar zijn. Artikel 9 lid 3 kan huns inziens worden geschrapt om nog enigszins te kunnen waarborgen dat de Spoedwet de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van andere overheden intact laat. Wanneer een besluit niet tijdig wordt genomen heeft de minister een overrule-bevoegdheid indien een betrokken bestuursorgaan niet of niet tijdig op een aanvraag beslist. Hiermee heeft de minister voldoende mogelijkheden om aan te dringen op spoedige besluitvorming, daargelaten de vraag dat deze leden de termijn van vier weken, zoals bepaald in artikel 10 lid 1 te kort vonden om andere bestuursorganen de gelegenheid te geven hun wettelijke bevoegdheden goed uit te kunnen oefenen.

Artikel 10 lid 1 (vaststelling besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit)

Artikel 10 lid 1 stelt dat de betrokken bestuursorganen binnen 4 weken na de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat (ingevolge artikel 9 lid 1) zelf besluiten dienen te

nemen ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit. Deze bevoegdheid is vergelijkbaar met de bevoegdheid van artikel 20 lid 7 van de Tracéwet met als belangrijk verschil dat in de Spoedwet relatief korte beslistermijnen gelden. In dit verband is de vraag gerechtvaardigd of deze bepaling de goede uitvoering van regelgeving op het gebied van natuur en landschap belemmert. Door de complexiteit van een bepaalde materie en het ontbreken van inzicht in de specifieke problemen op een bepaald terrein is het voor het betrokken bestuursorgaan vaak onmogelijk om binnen vier weken te besluiten. Daartoe dienen deskundigenadviezen te worden ingewonnen. Voor de ecologische hoofdstructuur geldt bijvoorbeeld op grond van paragraaf 4.2.1.2 Structuurschema Groene Ruimte (de vervallen rechtskracht wordt met terugwerkende kracht verlengd met een nog in te dienen noodwet) bescherming voor onder meer de kwaliteit van bodem, water en lucht. Ook kan hier worden gedacht aan Europese natuurbeschermingsrichtlijnen. Artikel 10 lid 1 gaat er zonder meer aan voorbij dat dergelijk onderzoek voor bepaalde wegaanpassingsprojecten nodig kan zijn. Het betrokken bestuursorgaan heeft zelfs op grond van de algemene bepalingen over het nemen van besluiten in de Algemene wet bestuursrecht (artikelen 3:2 en 3:4 Awb) de verplichting de nodige kennis over de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren.

De minister dient een duidelijk antwoord te geven op de vraag of en in hoeverre betrokken bestuursorganen met een termijn van vier weken kunnen naleven dat regelgeving op het gebied van natuur en landschap goed wordt uitgevoerd. Wanneer dit niet mogelijk is, dan dienen de beslistermijnen te worden verlengd om dit wel mogelijk te maken, aldus de leden van de fractie van GroenLinks.

Artikel 10 lid 2 (vaststelling besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit)

De consequentie van artikel 10 lid 2 is dat de beslistermijnen bij of krachtens andere wettelijke voorschriften opzij worden gezet door de termijn van 4 weken (art. 10 lid 1). De vraag is op zijn plaats hoe gewaarborgd is dat inspraak terzake deze besluiten voldoende plaatsheeft. In het wetsvoorstel wordt het zelfstandig te nemen wegaanpassingsbesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat nogal sterk benadrukt. Onvoldoende moeite wordt genomen om na te denken over de vraag welke andere besluiten ter uitvoering nodig zouden kunnen zijn en in hoeverre voor deze besluiten ook de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

Artikel 13 (beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State)

Ook de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt aan korte termijnen gebonden. De Raad van State toetst de wegaanpassingsbesluiten marginaal. Verder worden ook de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsproject met het besluit zelf in één keer aan rechterlijke beoordeling door de Afdeling onderworpen. Hierboven hadden deze leden in het commentaar op artikel 10 lid 1 al aangegeven dat vanwege de complexiteit van een bepaalde materie en het ontbreken van inzicht in de specifieke problemen op een bepaald terrein gelegenheid dient te bestaan deskundigenadviezen in te winnen. Door de Afdeling aan korte termijnen te binden, is er weinig tijd voor de Afdeling om zijn adviseur over milieuzaken in geschillen op het gebied van milieu en ruimtelijke ordeningszaken, de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB), in te schakelen. Niettemin kan er in aanhangige geschillen wel degelijk aanleiding zijn voor de Afdeling om zich te laten adviseren over aanhangige geschillen. Uit dossieronderzoek blijkt dat de Afdeling de

StAB in ruimtelijke ordeningszaken over het algemeen een termijn van vier maanden en in milieugeschillen over het algemeen een termijn van vijf maanden stelt. Wanneer bij de langste termijn van vijf maanden twee maanden voorbereidings- en afhandelingstijd worden geteld, verdient het aanbeveling de termijn voor het doen van een rechterlijke uitspraak op minimaal 32 weken in plaats van 24 weken te stellen. Deze leden dachten dat dit een reële termijn is, gezien de complexiteit van de besluitvorming rond wegaanpassingsprojecten, de betrekkelijk korte termijn voor andere bestuursorganen om een besluit te nemen en de tijdwinst die wordt geboekt door de bezwaarprocedure achterwege te laten en uit te gaan van rechtspraak in één instantie.

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen