

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)

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 7 april 2003

In antwoord op de in het nader voorlopig verslag aan de orde gestelde vragen en opmerking merken wij het volgende op.

Wij hebben met waardering kennis genomen van de positieve opstelling van de leden van de VVD-fractie ten aanzien van het bespoedigen van procedures teneinde een bijdrage te leveren aan het terugdringen van fileknelpunten. Dit wetsvoorstel strekt daartoe.

Ook de leden van de PvdA-fractie meenden dat het opheffen van evidente knelpunten op het hoofdwegennet niet achterwege mag blijven, maar plaatsten daarbij wel enige tot bezinning aanleiding gevende kanttekingen inzake de in het geding zijnde maatschappelijke keuzes en afwegingen ten aanzien van de onderscheiden vervoersmodaliteiten. Op dit laatste gaan wij in het vervolg van deze nadere memorie in.

Reeds de door de leden van genoemde fracties naar voren gebrachte uitgangsstellingen onderstrepen ons inziens het belang van een spoedige behandeling van dit wetsvoorstel. Het kabinet wil aan het begin van deze nadere memorie de betekenis van dit wetsvoorstel, waaraan het veel waarde hecht, beklemtonen.

De leden van de VVD-fractie merkten op dat de memorie van antwoord open laat dat het aanpakken van het geluidsprobleem voor burgers, met name ten aanzien van de in de bijlage onder B genoemde projecten, langer kan duren dan bij de huidige wetgeving.

Ten aanzien van dit punt moet onderscheid gemaakt worden tussen projecten die zonder de Spoedwet niet zouden worden aangepakt en projecten waar zonder de Spoedwet wel tot wegaanpassing besloten zou worden. Voor de projecten in de bijlage, onder B, zou het niet opnemen van deze projecten op de bijlage van de Spoedwet betekenen dat het merendeel van deze projecten voorlopig niet in aanmerking zou komen voor een aanpassing en dientengevolge ook niet voor geluidsmaatregelen, aangezien deze in de reguliere procedure gekoppeld zijn. Het voordeel van de Spoedwet is voor deze projecten dat ten aanzien daarvan in ieder geval, zij het op termijn, geluidsmaatregelen worden getroffen. Ook zullen, afhankelijk van de ernst van de milieuproblematiek, direct bij de wegaanpassing mogelijk al maatregelen tegen geluid

getroffen worden in de vorm van het aanbrengen van een extra geluid-reducerend wegdek of verlaging van de maximum-snelheid.

Voor zover projecten in de bijlage, onder B, staan opgenomen die ook zonder de Spoedwet zouden worden uitgevoerd, zouden in dat geval de geluidmaatregelen niet op termijn, maar gelijktijdig bij de wegaanpassing getroffen worden.

Gezien het voorgaande geldt voor de meeste projecten in de bijlage, onder B, dat opname op deze bijlage een snellere aanpak van het geluidprobleem inhoudt dan in de situatie dat ze zouden moeten wachten op een aanpak via de reguliere procedure.

Voor alle duidelijkheid wijzen wij erop dat voor de projecten in de bijlage, onder A, de geluidsmaatregelen in ieder geval eerder zullen worden uitgevoerd dan het geval zou zijn bij uitvoering op basis van de reguliere wetgeving, aangezien de wegaanpassingen zelf ook eerder worden uitgevoerd.

Het antwoord op de vraag van de leden van dezelfde fractie of het plan van artikel 6, vijfde lid, binnen twee jaar zowel opgesteld als vastgesteld is, luidt bevestigend. Het opstellen in de zin van dit artikel omvat mede het vaststellen van het plan.

Dezelfde leden vroegen of een project tot wegaanpassing al in uitvoering kan worden genomen voordat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is.

Met betrekking tot het in uitvoering nemen van het project kan een onderscheid worden gemaakt tussen het in juridische zin in uitvoering nemen van het project en het treffen van overige voorbereidende maatregelen enerzijds en het feitelijke realiseren van de wegaanpassing anderzijds. Met betrekking tot eerstbedoeld aspect kan worden gewezen op maatregelen, gericht op de voorbereiding van bijvoorbeeld eventuele onteigening, het geven van nadeelcompensatie aan getroffen burgers en toepassing van de Belemmeringenwet Privaatrecht alsook aan andere maatregelen van feitelijke aard, bijv. het maken van bestekken, de selectie van aannemers en overleg met de gekozen aannemer en andere uitvoerders. Deze maatregelen kunnen ter hand worden genomen ook voordat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden. Hoewel het beroep tegen wegaanpassingsbesluiten in het algemeen geen schorsende werking kent, worden de werken feitelijk gerealiseerd nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

Dezelfde leden stelden de vraag hoe lang inspraak en beroep tegen het geluidsplan maximaal kan duren en in hoeverre de inspraak binnen de periode van twee jaar valt.

Met betrekking tot de totstandkoming van het plan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Ingevolge artikel 3:11 van die wet zal het ontwerp-plan gedurende tenminste vier weken ter inzage liggen en wordt gedurende die periode de gelegenheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. Met betrekking tot de duur van de beroepstermijn geldt ingevolge artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht een termijn van 6 weken.

De inspraak ten aanzien van het ontwerp-plan valt binnen de periode van twee jaar, die begint te lopen na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit. Aangezien de termijn in artikel 6, vijfde lid, een maximale termijn is (uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit dient een plan te worden opgesteld), kan het zo zijn dat de beroepsprocedure geheel of gedeeltelijk binnen deze twee jaren valt, maar dat hoeft niet. Bepalend hiervoor is immers behalve het moment waarop het plan wordt opgesteld binnen deze termijn, alsook het

aantal beroepen dat tegen dit plan wordt ingesteld alsmede de complexiteit van deze beroepen en de tijd die de rechterlijke behandeling zal vergen. Voor deze behandeling stelt het wetsvoorstel geen termijn.

De leden van de VVD-fractie stelden de vraag dat, als in de memorie van antwoord wordt aangegeven dat er gestreefd wordt binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan met geluidsmaatregelen te beginnen, wat de mogelijke bandbreedte is in tijd. Bovendien vroegen zij wat het maximaal in tijdsbeslag betekent als de geluidsreducerende maatregelen per project gefaseerd worden uitgevoerd.

Allereerst merken wij op dat ten aanzien van de projecten, opgenomen in onderdeel B van de bijlage, voordat het plan wordt opgesteld, de desbetreffende wegaanpassingsbesluiten reeds voorzieningen ter beperking van geluidhinder kunnen bevatten. Het gaat dan met name om het voorschrijven van een geluidreducerende wegdeklaag in de in artikel 6, vierde lid, bedoelde situatie en om het voorschrijven van een verlaging van de maximum-snelheid (artikel 4, eerste lid, onder e).

Wat betreft het plan merken wij het volgende op. In het plan wordt, conform artikel 6, zevende lid, de termijn opgenomen waarbinnen de geluidsmaatregelen in uitvoering worden genomen. Het tempo waarin deze geluidsmaatregelen worden getroffen, kan per project verschillen en is afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen. Derhalve zal voor de onderscheidene projecten een fasering moeten worden aangebracht, waarbij met name de ernst van de geluidhinder bepalend zal zijn voor de vraag welke projecten en welke maatregelen het eerst aan bod komen. Ervan uitgaande dat een wegaanpassingsbesluit in 2003 wordt vastgesteld en in 2004 onherroepelijk is, dient een plan uiterlijk in 2006 te zijn opgesteld. Wanneer een plan onherroepelijk zal zijn, valt op voorhand niet aan te geven. Dit zal immers onder andere afhangen van het aantal en de aard van de ingestelde beroepen. Bespoediging in de proceduretijd is in het wetsvoorstel geregeld doordat voorafgaand aan het in te stellen beroep geen bezwaarschriftprocedure wordt gevolgd en er slechts beroep in één instantie mogelijk is, te weten bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Gelet op hetgeen hierover gesteld is in de memorie van toelichting is het streven er op gericht dat uiterlijk binnen vijf jaar nadat het plan onherroepelijk is geworden met de uitvoering van de geluidsmaatregelen wordt begonnen.

De uiterste termijn waarbinnen de maatregelen voor alle projecten worden getroffen, hangt echter af van de voor de uitvoering van de Spoedwet beschikbaar te stellen financiën en daar valt op dit moment nog niets over te zeggen. Zoals is toegezegd aan de Tweede Kamer zal in het MIT 2004 meer duidelijkheid verschaft worden.

In het verlengde van hun vorige vraag vroegen deze leden zich af of het mogelijk is dat voor een semi-permanent project burgers ca 7–12 jaar kunnen wachten op geluidsreducerende maatregelen. Zij vroegen voorts, indien het antwoord op de vorige vraag bevestigend luidt, hoe dan nog sprake kan zijn van zorgvuldigheid van wetgeving en wat het effect hiervan is voor de volksgezondheid.

Het is inderdaad juist dat burgers in de hier bedoelde situatie een aantal jaren moeten wachten op de realisatie van definitieve geluidwerende maatregelen. Door de onderhavige regeling wordt evenwel bewerkstelligd dat zekerheid wordt geboden dat de geluidproblemen worden aangepakt. In zoverre is er dus op het moment van onherroepelijk worden van het plan wel degelijk zekerheid over de maatregelen die, weliswaar op termijn, getroffen gaan worden en wanneer. Op een aantal hoofdwegen is sedert jaren sprake van een geluidsproblematiek die om een aanpak vraagt. De wegaanpassingsprojecten leveren als zodanig een geringe

bijdrage aan de problematiek en kunnen in bepaalde gevallen (door het aanbrengen van een geluidreducerende wegdeklaag en het voorschrijven van een verlaging van de maximum-snelheid) leiden tot een beperking van de geluidhinder ter plekke. Deze projecten gaan ook gepaard met het op termijn treffen van geluidmaatregelen, waarvan zonder de Spoedwet niet had vastgestaan wanneer zij zouden worden getroffen en in veel gevallen wél had vastgestaan dat zij – afgezien van de Spoedwet – pas later zouden zijn aangebracht. Tegen deze achtergrond is de onderhavige regeling naar ons oordeel niet in strijd met zorgvuldigheid van wetgeving. Wat betreft de effecten voor de volksgezondheid merken wij op dat het hier projecten betreft waarvan het effect op de geluidbelasting van het in gebruik nemen van bijvoorbeeld de vluchtstrook als spitsstrook gering is. Het is immers niet zo dat door deze geringe aanpassing van de weg de geluidbelasting ten opzichte van de situatie zonder deze aanpassing met enkele dB's zal toenemen; deze toename ligt in de orde van grootte van tienden van een dB en zal in ieder geval minder dan 1 dB bedragen. Het uiteindelijke geluidsmaatregelenpakket, zoals dat in het plan is opgenomen, zal dan ook hoofdzakelijk bepaald worden door de gevolgen van de groei van het verkeer in de afgelopen periode en in veel mindere mate door het effect van de wegaanpassing.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke criteria voor evaluatie worden gehanteerd bij nog niet gerealiseerde semi-permanente projecten.

De in artikel 19 van het wetsvoorstel vervatte evaluatiebepaling is overeenkomstig het model van de Aanwijzingen voor de regelgeving (aanwijzing 164). In het algemeen komen voor onderzoek in dat kader in aanmerking de vraag of de doelstellingen van de wet zijn gerealiseerd, of zij tijdig zijn gerealiseerd, alsmede de neveneffecten, zoals de uitvoerbaarheid, afstemming op andere regelingen, eenvoud, duidelijkheid en toegankelijkheid.

Centrale vragen zijn hoe de procedure met betrekking tot de wegaanpassingsbesluiten heeft gewerkt en in hoeverre zij na 3 jaar heeft geleid tot concrete resultaten in de vorm van de realisering van wegaanpassingen. In dat onderzoek zal ook aandacht worden besteed aan de procedure met betrekking tot de totstandkoming van geluidplannen als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van het wetsvoorstel. Gelet op de omstandigheid dat de evaluatierapportage van de minister aan het parlement op basis van artikel 19 reeds moet geschieden binnen 3 jaar na inwerkingtreding van de wet en in aanmerking nemend dat de geluidplannen uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van de wegaanpassingsbesluiten opgesteld moeten worden, is het niet aannemelijk dat ten aanzien van die geluidplannen veel informatie beschikbaar zal zijn. Daarin zal worden voorzien zodra de geluidplannen tot stand zijn gekomen.

De leden van de PvdA-fractie stelden dat, ondanks dat de Tweede Kamer het voorstel niet controversieel heeft verklaard, in de loop van de procedure ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die de vraag rechtvaardigen of niet een nadere bezinning gewenst is. Zij wezen op de problemen die zijn ontstaan rond de infrastructuur van het spoorwegnet. Het was hen opgevallen dat slechts een relatief beperkt bedrag ter beschikking was gekomen voor noodzakelijke vernieuwing en (achterstallig) onderhoud, terwijl goed openbaar vervoer de druk op het hoofdwegennet in de spits aanzienlijk zou kunnen verlichten. Zij vroegen om een nadere beschouwing op dit punt.

Naar het oordeel van het kabinet kan de aanpak van fileknelpunten op de hoofdwegen niet wachten tot er een nieuw kabinet is. Het wetsvoorstel voorziet in een procedure die leidt tot snellere besluitvorming ten aanzien van het aanpakken van bedoelde fileknelpunten. De zorg van genoemde

leden ten aanzien van de noodzakelijke vernieuwing en achterstallig onderhoud van het spoor wordt door het kabinet gedeeld. Dat laat echter onverlet dat, gelet op de problemen die zich sinds jaar en dag voordoen op de hoofdwegen, een voortvarende aanpak van de problemen op de weg nodig blijft. Het gaat hier niet om forse en kostbare investeringen in nieuwe wegen, maar om het benutten van bestaande wegen voor een substantieel bedrag dat als zodanig geen absolute verhindering vormt voor het geven van de benodigde financiële aandacht aan beheer en onderhoud van spoorwegen. Over extra impulsen ter zake zal dit kabinet niet meer beslissen. Met de spoedwet wordt met substantiële, doch relatief beperkte financiële middelen in een korte tijd veel effect bereikt. De recente resultaten van het in gebruik nemen van de spitsstroken ondersteunen dit. Zo zijn de files door de twee nieuwe stroken bij knooppunt Everdingen flink verminderd. De file op de A27 is zo goed als verdwenen, terwijl die op de A2 aanzienlijk bekort is. Het recent verschenen advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, waarop wij zijn ingegaan in de memorie van antwoord, sterkt ons in de overtuiging dat we met het onderhavige wetsvoorstel op de goede weg zijn. De Raad stelt in zijn rapport dat ten aanzien van de mobiliteit de overheid de toepassing van slimme benuttingsmaatregelen, zoals het gebruik van vluchtstroken tijdens de spits, dient te intensiveren. En dat is nu precies wat dit wetsvoorstel beoogt. Nu niet realiseren van de spoedwetprojecten betekent dat ook op de weg de problemen nog groter worden. Per saldo zal dit voor de gehele infrastructuur tot een verslechtering leiden.

Dezelfde leden vroegen of in de veranderde omstandigheden, en in het financiële perspectief de eerder gemaakte keuzes niet opnieuw overwogen moeten worden. Daarbij zou ook de relatie met het NVVP in ogenschouw kunnen worden genomen.

De financiële perspectieven voor de nabije toekomst zijn inderdaad zonder meer ongunstig. Bij het totstandkomen van het strategisch akkoord was het financiële klimaat ook niet gunstig, zij het dat er tussen nu en toen een aanmerkelijke verslechtering van het financiële klimaat valt aan te wijzen. Tegen deze achtergrond is het nog maar de vraag of nu moet worden teruggekomen op de gemaakte keuze om een extra-impuls te geven aan de oplossing van de problemen van het wegverkeer. Bovendien kan gesteld worden dat de kosteneffectiviteit van de onderhavige maatregelen zeer groot is. Zonder te kort te willen doen aan de knelpunten op het spoorwegennet, menen wij dat niet moet worden teruggekomen op de beslissing een extra-impuls te geven ten behoeve van de aanpak van de problemen van het wegverkeer. Ten eerste is het van groot belang dat de komende jaren zichtbare resultaten worden geboekt ten aanzien van de fileknelpunten op het hoofdwegennet. Op de korte termijn kan hiermee snel resultaat worden geboekt voor relatief weinig geld. De maatregelen voor de korte termijn hangen uiteraard wel samen met de meer structurele maatregelen voor de langere termijn waarvoor geld gereserveerd is. Ten tweede is het niet zo dat dit kabinet geheel voorbijgaat aan de noden op het spoorwegennet. Ingrijpende budgetverschuivingen van de ene vorm van infrastructuur naar de andere zijn thans echter niet aan de orde. Ten derde is van belang dat vanuit de optiek van de verkeers- en vervoerwaarde van investeringen in weginfrastructuur de verwachting bestaat dat deze investeringen op de korte en middellange termijn een behoorlijk rendement vertonen. Hoewel dat niet exact te becijferen valt, kan wel de veronderstelling worden onderschreven dat daarmee zeker niet minder verkeers- en vervoerwaarde wordt gerealiseerd dan bij een verschuiving naar het spoorwegennet. Ten vierde, en daarmee wordt tevens ingegaan op de relatie met het NVVP, is zeer wel denkbaar om in de komende

kabinetsperiode meer accent op het spoorwegnet te leggen. Uiteraard treedt dit kabinet niet in dat oordeel.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennis genomen van de zorg die de gemeente De Bilt heeft voor de gevolgen van de uitvoering van de spoedwet voor een aantal kernen van deze gemeente. Zij vroegen of de economische en financiële belangen die met de spoedwet gediend worden, mogen leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de onmiddellijke omgeving.

In de brief van de gemeente De Bilt wordt aangegeven dat ooit vastgestelde geluidwaarden van 50/51 dB(A) nu worden overschreden en dat er bij de kern Groenekan Oostzijde, Maartensdijk en Hollandsche Rading etmaalwaarden worden bereikt die de 70 dB(A) overschrijden. Wat betreft de effecten van het onderhavige wetsvoorstel op dit punt merken wij het volgende op. Allereerst zullen de spoedwetmaatregelen leiden tot een verbeterde doorstroming en een beperkte verhoging van de geluidsbelasting. Daarnaast worden in het kader van de spoedwet de locaties waar de waarden van 70 dB(A) worden overschreden, aangepakt met maatregelen in de vorm van een geluidreducerende wegdeklaag, die tenminste een geluidreductie van 3 dB opleveren ten opzichte van het asfalt dat er ligt, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Verder wordt ten aanzien van de in de bijlage, onder B, opgenomen wegaanpassingsprojecten een verlaging van de maximum-snelheid voorgeschreven, waarvan de mate en de duur van de verlaging worden bepaald door de ernst van de belasting met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

Ten aanzien van luchtkwaliteit dient opgemerkt te worden dat een wegverbreding in het kader van de Spoedwet lokaal kan leiden tot een beperkte verslechtering. Daar staat tegenover dat een verbeterde doorstroming en een mogelijke snelheidsverlaging de gevolgen kunnen beperken. Gezien het vorenstaande is de verwachting dat de negatieve effecten met betrekking tot luchtkwaliteit beperkt zullen zijn. Specifiek voor De Bilt worden voorsnog geen overschrijdingen van de norm, gesteld in het Besluit luchtkwaliteit, verwacht. Ten aanzien van het direct of op termijn treffen van geluidsmaatregelen in de vorm van geluidreducerende wegdeklaagen, verlaging van maximum-snelheid en andere in het wegaanpassingsbesluit respectievelijk het plan op te nemen maatregelen, mag verwacht worden dat op veel locaties uiteindelijk op termijn een verbetering zal optreden.

De leden van de GroenLinks-fractie stelden een aantal vragen ten aanzien van de toepassing van twin-lay asfalt.

Voor de goede orde merken wij op dat het wetsvoorstel (artikel 6, vierde lid) spreekt over een «geluidreducerende wegdeklaag» en niet over een specifieke toepassing ter zake. Gedacht wordt daarbij aan een wegdeklaag die in ieder geval dezelfde geluidsreductie oplevert als dubbellaags zoab. Het asfalt, waarover in 1992 gesproken werd, twin-lay, is een merknaam voor een soort dubbellaags Zoab van een bepaalde aannemer. De oudste toepassing van twin-lay is een proefvak van 70 meter in 1994 op de A17 bij Roosendaal. De eerste reguliere toepassing van dubbellaags zoab (overigens geen twin-lay) vond plaats in 1997 op de A8 bij Zaandam. Sindsdien is er slechts op enkele andere wegvakken dubbellaags zoab toegepast.

Wel is bijvoorbeeld in het tracébesluit Tangenten Eindhoven aangegeven dat als wegverharding in principe een wegdek wordt toegepast met de akoestische kwaliteiten van dubbellaags zoab. Er zijn verschillende soorten dubbellaags zoab (waaronder twin-lay). De soorten verschillen onder andere in het type steen dat erin verwerkt wordt

(de eigenschappen van de steen) en het bindmiddel (de soort bitumen en de hoeveelheid). Er kan dan ook niet gesproken worden over de effecten van dubbellaags zoab in zijn algemeenheid. De akoestische kwaliteit zal per soort verschillend zijn, waarbij ook de manier van aanbrengen van de stille wegdeklaag een rol speelt.

Naast de geluidwinst wordt onder meer onderzoek gedaan naar de levensduur van dubbellaags zoab. Deze lijkt sterk bepalend voor de life-cycle cost, de kosten van aanleg, beheer en onderhoud, van dubbellaags zoab.

De verschillende soorten dubbellaags zoab zijn naar hedendaags inzicht nog onvoldoende beproefd voor algemene toepassing. Om die reden wordt in het lopende Innovatieprogramma Geluid, dat wordt uitgevoerd door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk, in de komende jaren onderzoek gedaan naar niet alleen de (meer)kosten en effecten van dubbellaags zoab, maar ook naar de (meer)kosten en effecten van andere wegdekken. Mocht niet in wegaanpassingsbesluit maar eerst in het geluidplan alsnog het aanbrengen van een ander, stiller, wegdek als geluidsmaatregel worden opgenomen, dan zal met de resultaten van dit innovatieprogramma rekening gehouden worden.

De leden van de SGP-fractie, sprekende mede namens de fractie van de CU, gaven aan dat niet duidelijk is welke aanvullende maatregelen nodig zijn met betrekking tot de kwestie van effecten op het aansluitende wegennet.

Zij vroegen ook of er al overleg over dit punt is geweest en of andere wegbeheerders hiervoor de financiële middelen beschikbaar hebben of beschikbaar willen stellen.

Op deze vraag is eerder in algemene bewoordingen geantwoord, omdat het niet mogelijk is in deze fase reeds concreet aan te geven welke maatregelen nodig geacht worden. Daarvoor moet immers, zoals terecht wordt opgemerkt, overleg plaatsvinden met andere wegbeheerders, dit alles in het kader van de uitvoering van de spoedwet. Dit overleg is inmiddels met enige terughoudendheid opgestart, waarbij de terughoudendheid is te herleiden tot de omstandigheid dat de spoedwet nog niet door de Eerste Kamer is aanvaard. De maatregelen zullen per concreet wegaanpassingsproject verschillen. Het overleg heeft daarom ook nog niet tot concrete afspraken kunnen leiden over maatregelen en de daarvoor door andere wegbeheerders beschikbaar te stellen financiële middelen.

De leden van de SGP-fractie stelden, mede namens de leden van de CU-fractie, de vraag hoe het met de rechtszekerheid is voor de bewoners langs wegvakken die worden aangepakt en dan met name bij de projecten onder B van de bijlage, in het bijzonder de achteraf te bepalen eventuele geluidmaatregelen. Bovendien zouden zij graag nog antwoord ontvangen op de vraag, of dit wetsvoorstel niet een noodzakelijke structurele oplossing doorkruist.

De te treffen geluidmaatregelen worden binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit vastgesteld. In het kader van dit op te stellen plan zal een termijn opgenomen worden waarbinnen ernaar gestreefd wordt deze maatregelen ten uitvoer te brengen. Vanaf het moment van het onherroepelijk zijn van het plan weten omwonenden dan ook met zekerheid welke maatregelen vanwege geluid ter plaatse wanneer getroffen zullen worden. Dit wetsvoorstel doorkruist naar ons oordeel geen structurele oplossing voor te treffen geluidmaatregelen aangezien het onderzoek dat wordt uitgevoerd om de inhoud van de maatregelen van het plan overeenkomstig de Wet geluidhinder te bepalen

met toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 wordt uitgevoerd. In dit onderzoek wordt daarbij, zoals gebruikelijk is bij ieder ander akoestisch onderzoek, voor de geluidbelasting in de toekomstige situatie uitgegaan van het tiende jaar na openstelling van de gereconstrueerde weg en wordt er derhalve ook bij deze projecten gestreefd naar toekomstvaste geluidmaatregelen.

Het lid van de OSF vroeg hoe de aanleg van spitsstroken, waarbij vluchtstroken wegvallen, zich verhoudt met Europese regelgeving.

Er bestaat geen specifieke Europese regelgeving die ziet op het gebruik van vluchtstroken als spitsstroken. In VN-verband bestaat wel regelgeving die onder meer ziet op het gebruik van bijvoorbeeld vluchtstroken. Het gaat dan om de «European Agreement on Main International Traffic Arteries». Onder meer in de memorie van antwoord Eerste Kamer is daarop nader ingegaan (Kamerstukken I, 2002–2003, 28 679, nr. 128b, blz. 21–22).

Overigens dient in meer algemene zin bij de voorbereiding van de totstandkoming van wegverbredingsprojecten wel acht te worden geslagen op het Europese recht. Hieraan besteedt de Spoedwet wegverbreding in artikel 4 ook expliciet aandacht, alwaar is voorgescreven dat het wegaanpassingsbesluit ten minste hetgeen nodig is ter uitvoering van ter zake van belang zijnde richtlijnen van de Europese Unie bevat. Zou een wegaanpassingsbesluit toch in strijd komen met het Europese recht, dan zal dat besluit door de rechter worden vernietigd.

Het lid van de OSF vroeg in hoeverre lering wordt getrokken uit de wegwerkzaamheden rond Amsterdam bij het elders structureel terugdringen van files zonder extra asfalt.

Nieuwe en vernieuwende maatregelen en werkwijzen worden zoveel mogelijk op hun effectiviteit geëvalueerd, opdat hieruit lering kan worden getrokken voor andere situaties in de toekomst. Dat geldt ook voor de werkzaamheden rond Amsterdam, waarbij wordt opgemerkt dat deze aanpak gebaseerd was op eerdere ervaringen met grootschalig wegonderhoud rond Rotterdam. Zo is gebleken dat door een modelstudie uit te voeren effecten vooraf kunnen worden ingeschat en het maatregelenpakket kan worden bijgesteld, bijvoorbeeld door het aanpassen van verkeerslichtenregelingen in de stad. Ook adequate informatievoorziening is belangrijk, opdat weggebruikers tijdig kunnen kiezen voor andere routes of reistijden. In de situatie van Amsterdam bleek bijvoorbeeld 43% van ondervraagde weggebruikers een andere route dan via de A10-West te rijden.

Overigens merken wij op dat de files die veroorzaakt worden door wegwerkzaamheden anders van aard zijn dan de fileknelpunten waar de Spoedwet op ziet. De wegwerkzaamheden rond Amsterdam zijn gunstig verlopen doordat zij plaatsvonden gedurende de vakantieperiode. Daarnaast hebben afspraken met het openbaar vervoer en omliggende bedrijven met betrekking tot vervangend vervoer een gunstige invloed gehad op de verkeersafwikkeling. In de onderhavige situatie waren tevens alle op- en afritten afgesloten voor verkeer, waardoor het doorgaande verkeer makkelijker kon doorstromen. Niet onbelangrijk is ook dat lang van te voren de weggebruiker geïnformeerd is over de situatie. Van de ervaringen die op zijn gedaan met de wegwerkzaamheden rond Amsterdam, zal zeker profijt worden getrokken bij andere

wegwerkzaamheden. Het is alleen niet mogelijk alle wegwerkzaamheden altijd in een vakantieperiode te plannen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel