

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)

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 4 maart 2003

Gaarne willen wij de leden van de fracties van de Eerste Kamer bedanken voor het uitbrengen van het voorlopig verslag binnen korte termijn na indiening van het wetsvoorstel bij de Eerste Kamer. In het onderstaande antwoorden wij op hun vragen en opmerkingen, waarbij zoveel mogelijk de onderwerpsgewijze indeling van de nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer is aangehouden.

ALGEMENE ASPECTEN

De leden van de PvdA-fractie wezen op het recente advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en vroegen of dit leidt tot een herbezinning op het wetsvoorstel.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft een aantal voorstellen gedaan. Een daarvan is mobiliteit te beprijzen. De Raad realiseert zich dat invoering van dat voorstel een ingrijpend veranderingsproces met zich meebrengt. «Een voorstel waarvoor voldoende politiek-bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak tot nu heeft ontbroken.» Een dergelijk proces vergt veel tijd. In de stellingnamebrief met betrekking tot de bij de Tweede Kamer in behandeling zijnde Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening heeft het kabinet aangegeven dat voor de langere termijn een vorm van prijsbeleid nodig is.

De Raad geeft in dat verband zelf ook aan dat naast het denken over dynamisch beprijzen de overheid tegelijkertijd voortvarend dient te werken aan de oplossing van structurele knelpunten in het netwerk van hoofdwegen. De Raad adviseert de overheid daarnaast ook de toepassing van slimme benuttingsmaatregelen, zoals het gebruik van vluchtstroken, tijdens de spits te intensiveren. Het wetsvoorstel ziet met name daar op. De spoedwetprojecten zijn erop gericht op zo kort mogelijke termijn fileknelpunten aan te pakken. Het kabinet is van oordeel dat, gelet op de aan de orde zijnde fileproblematiek, niet kan worden gewacht met dit wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe de Spoedwet zich verhoudt tot het gegeven dat het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) nog steeds niet is afgerond. De leden van de SP-fractie vroegen waarom is gekozen voor een ad hoc-wet en is verzuimd met een geïntegreerde aanpak van mobiliteitsknooppunten in een nieuw NVVP te komen.

Om de belangrijke problemen op het gebied van mobiliteit slagvaardig aan te pakken en op korte termijn zichtbare resultaten te leveren is deze spoedwet een zeer aangewezen instrument. In dit streven past het niet om te wachten met de spoedwet tot een nieuw NVVP als beleidskader kan worden gehanteerd. De projecten uit de spoedwet passen in de beleidsvisie, zoals die is verwoord in het oude (ontwerp) NVVP. Voor de langere termijn zullen in het nieuwe NVVP de knelpunten structureel aangepakt moeten worden en in bredere context geplaatst, zowel geografisch als qua probleemomschrijving. Om redenen van snelheid kan met de spoedwet niet worden gewacht totdat een nieuw NVVP tot stand is gekomen. Een dergelijke aanpak komt ons weinig voortvarend voor. Daarnaast zal in het verlengde hiervan ook bij de voorbereiding van het NVVP aandacht kunnen worden besteed aan de mogelijkheden tot bespoediging in de procedures voor besluitvorming en uitvoering van hoofdinfrastructuurprojecten. Ook bij de beoogde herziening van de Tracéwet zal dit punt aan de orde komen.

De leden van de PvdA-fractie merkten voorts op dat te gemakkelijk voorbij wordt gegaan aan de neveneffecten van capaciteitsuitbreidingen, met name waar het gaat om de extra druk die ontstaat op het onderliggend wegennet en in woon- en verblijfsgebieden.

Wij zijn het met deze leden eens waar zij genoemde relatie leggen. De aanpassingen op het hoofdwegennet kunnen niet los worden gezien van het totale systeem, waarvan ook het onderliggend wegennet een integrerend onderdeel uitmaakt. Bij de selectie en afbakening van projecten is dan ook gekeken naar de relatie met het onderliggend wegennet. In het algemeen is de verwachting dat verkeer dat nu uitwijkt naar het onderliggend wegennet als gevolg van de files, niet langer zal uitwijken. Daar waar dat zal leiden tot extra grote stromen op opritten kan bijvoorbeeld toeritdosering helpen bij een soepeler instroom. Bij afritten kan een grotere stroom worden verwerkt door bijvoorbeeld aanpassing van een verkeerslichtenregeling. Het is goed gebruik om over dit soort maatregelen overleg te voeren met andere wegbeheerders om te zoeken naar een zo goed mogelijke prestatie van het totale verkeers- en vervoerssysteem. Die praktijk zal ook hier worden gevolgd.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om nog eens uiteen te zetten of en op welke wijze alle wettelijk noodzakelijke voorzieningen worden getroffen en of verwachtingen die in het verleden zijn gewekt ook gestand worden gedaan.

Het onderhavige wetsvoorstel biedt bijzondere, van reguliere wetgeving afwijkende voorzieningen voor een specifieke categorie besluiten, wegaanpassingsbesluiten, met het oogmerk om te dien aanzien te komen tot een aanmerkelijke versnelling van procedures. Het in het wetsvoorstel vervatte instrumentarium is noodzakelijk om dit doel te realiseren. Het wetsvoorstel bevat geen regels om wijzigingen aan te brengen in een eventuele m.e.r.-plicht; ook worden de wegaanpassingsbesluiten niet onttrokken aan verplichtingen op grond van Europeesrechtelijke regels. Op het terrein van het woon- en leefklimaat is uitgangspunt dat de reguliere regelingen van toepassing zijn. Wat betreft de projecten van de bijlage onder A is de Wet geluidhinder van toepassing. Weliswaar geldt dit niet voor de projecten van de bijlage onder B, maar ook daar wordt

voorzien in bepaalde waarborgen, die verder in deze memorie aan de orde komen.

Door de spoedwet worden de desbetreffende wegvakken van de bijlage onder B aangepakt en zullen ook eventueel benodigde geluidmaatregelen, conform het plan, getroffen worden. Weliswaar op termijn, maar het geluidprobleem wordt in ieder geval aangepakt. Zonder de spoedwet zouden deze wegvakken namelijk in beginsel voorlopig niet in aanmerking komen voor wijziging en zouden dus ook geen geluidmaatregelen getroffen worden.

Wat betreft de vraag naar in het verleden gewekte verwachtingen kan worden gezegd dat een aantal in het MIT genoemde projecten versneld kunnen worden uitgevoerd via de spoedwet, met inachtneming van eerdere toezeggingen of eerder ingenomen standpunten. Deze projecten zijn opgenomen in de bijlage onder A. Wat betreft de bijlage onder B geldt het zojuist opgemerkte.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen waarom zo'n belangrijk wetsvoorstel in zo korte tijd behandeld moest worden. Zij meenden dat het voor de Tweede Kamer niet mogelijk is in een zo kort tijdsbestek te komen tot zorgvuldige besluitvorming.

In het strategisch akkoord is opgemerkt dat goede bereikbaarheid en ontsluiting essentieel zijn voor verdere economische groei. Nederland staat te vaak stil op de weg. Er zijn forse(re) inspanningen nodig om Nederland meer in beweging te krijgen. De weggebruikers moeten over vier jaar zichtbaar beter af zijn. In verband hiermee is een Spoedwet wegverbreding aangekondigd. Het kabinet heeft veel belang gehecht aan het spoedig totstandbrengen van de onderhavige wet. Dit is onderschreven door de Tweede Kamer, die dienovereenkomstig heeft gehandeld.

Wij onderschrijven niet de opmerking van genoemde fractie dat het niet mogelijk is voor de Tweede Kamer in een zo kort tijdsbestek om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen. Wij hebben bepaald niet de indruk dat daarvan in het onderhavige geval sprake is geweest. In de Tweede Kamer heeft een volwaardige behandeling – inderdaad in hoog tempo – van het wetsvoorstel plaatsgehad. Ter voorbereiding van hun oordeelsvorming hebben de betrokken vaste commissies van de Tweede Kamer een hoorzitting georganiseerd, waarin door tal van belanghebbenden en deskundigen het wetsvoorstel van commentaar is voorzien. Vervolgens is een uitgebreid schriftelijk verslag uitgebracht, waarop door het kabinet uitvoerig is geantwoord. Gedurende de mondelinge behandeling is uitgebreid op alle hoofdzaken ingegaan.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen waarom dit wetsvoorstel past in de opdracht van het kabinet «al datgene te doen wat in het belang van het Koninkrijk noodzakelijk wordt geacht». Het lid van de OSF-fractie vroeg of niet eerst de kabinetsformatie moet worden afgerond, alvorens tot eventuele verdere behandeling over te gaan.

Weliswaar geldt voor het kabinet, gezien de demissionaire status, een algemene terughoudendheid, maar voor het kabinet geldt tevens de staatsrechtelijke plicht om verantwoordelijk en zorgvuldig met het landsbestuur te blijven omgaan. Dat brengt steeds per onderwerp een afweging met zich. Die afweging is in dit geval zo uitgevallen dat het kabinet van oordeel is dat de spoedige totstandkoming van het onderhavige wetsvoorstel moet worden bevorderd. De in het geding zijnde fileproblematiek is dusdanig dat onverwijd maatregelen in de sfeer van de besluitvormingsprocedures moeten worden genomen. Niet zonder reden is op dit punt in het strategisch akkoord een spoedwet aangekondigd. Het kabinet kan dit niet op zijn beloop laten, gelet op de

belangen die hierbij zijn betrokken. Hierbij gaat het met name om economische en financiële belangen. De Tweede Kamer heeft deze lijn ondersteund: de Kamer heeft het wetsvoorstel niet controversieel verklaard en heeft het wetsvoorstel met voortvarendheid afgehandeld. Op dit punt is er naar ons oordeel geen verschil tussen een missionaire, demissionaire en demissionair-demissionaire status van het kabinet: in alle hoedanigheden streeft het kabinet naar spoedige totstandkoming van het wetsvoorstel.

Dezelfde leden vroegen of 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. Waarom dit wetsvoorstel als niet bekend is hoe het mobiliteitsbeleid er in de toekomst uit gaat zien? Zij vroegen verder hoe de minister weet dat de spoedwetprojecten niet ter discussie staan in een nieuw NVVP.

Dit kabinet heeft zich in eerste instantie gericht op het op korte termijn oplossen van de acute fileknelpunten. Daartoe is de spoedwet ingediend. Deze actie dient naar het oordeel van het kabinet in ieder geval te worden uitgevoerd. Daarnaast dient uiteraard voor de lange en middellange termijn een mobiliteitsbeleid tot stand gebracht te worden, maar dit kabinet is aan dat punt niet meer toegekomen. Het herzien van het door de Tweede Kamer verworpen NVVP is weliswaar in gang gezet, maar heeft door de val van het kabinet niet tot concrete acties kunnen leiden. Uiteraard is ons niet bekend wat een nieuw kabinet in een nieuw NVVP zal opnemen. Echter ook een volgend kabinet zal zich voor het oplossen van dezelfde fileproblemen gesteld zien.

Indien wij ervan uit zouden mogen gaan dat de spoedwet met instemming van een meerderheid van de Eerste Kamer binnen korte termijn in werking zal treden, zullen spoedig, in de loop van dit jaar, wegaanpassingsbesluiten kunnen worden vastgesteld en in uitvoering gebracht. Gelet op de te doorlopen procedures voor een nieuw NVVP ligt het in de rede aan te nemen dat de spoedwet deels reeds gerealiseerd zal zijn alvorens het nieuwe NVVP van kracht zal worden. In die zin zal de spoedwet een gegeven kunnen zijn voor het nieuwe NVVP.

Dezelfde leden vroegen welke garantie er is dat de 380 miljoen euro voor wegverbreding door een nieuw kabinet niet wegbezuinigd zal worden. Zij waren van mening dat, gelet op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en het voornemen extra te bezuinigen, het wetsvoorstel moet worden ingetrokken.

Voorop gesteld zij dat een nieuw kabinet zelf ter zake een standpunt kan bepalen. Een nieuw kabinet zal echter net als het huidige ook problemen in de maatschappij moeten aanpakken. Het bedrag dat door het huidige kabinet is uitgetrokken voor de aanpak van fileknelpunten is een relatief gering bedrag waar veel knelpunten mee aangepakt kunnen worden. Wat dit kabinet betreft geldt als standpunt dat niet tot intrekking van het wetsvoorstel wordt overgegaan; integendeel, het kabinet hecht er, gezien de huidige fileproblematiek, aan dat het wetsvoorstel spoedig tot wet wordt verheven en tot uitvoering wordt gebracht. Een groot deel van de Tweede Kamer in de oude samenstelling heeft hiermee overigens ingestemd.

De leden van de D66-fractie zagen in het onderhavige wetsvoorstel een keus voor het aanpakken van een tekort in de aangeboden wegcapaciteit, gepaard gaande met het loslaten van het beprijzingsinstrument. Zonder een meeromvattende, structurele aanpak zal, zo vreesden zij, al gauw blijken dat de extra capaciteit snel is gevuld. In dit verband informeerden zij naar het denken op het departement over deze problematiek.

Al spoedig na het aantreden van het kabinet is gekozen voor een extra inspanning om op korte termijn zichtbaar het nodige te doen aan de fileproblematiek door uitgekende, snel uit te voeren projecten ter vergroting van de capaciteit bij markante knelpunten op het hoofdwegennet. Dat hield echter niet in dat een meeromvattende benadering van de problematiek werd prijsgegeven. Het was de bedoeling dit in het op te stellen NVVP een plaats te geven. Nadat het kabinet demissionair was geworden, hebben wij het wenselijk geacht de voorgenomen operatie, gericht op het terugdringen van de fileproblematiek, voort te zetten. Dit laat onverlet dat ten departemente voorbereidingen worden getroffen voor het opstellen van een nieuw NVVP.

De leden van de fractie van D66 stelden de vraag ten koste van welke belangen de tijdswinst gaat die geboekt wordt met het wetsvoorstel. Als er nauwelijks belangen worden geschaad dan zouden meer projecten gericht op betere benutting van de wegen onder de spoedwet kunnen worden gebracht. Of zal de tweede tranche van de herziening van de Tracéwet hierin voorzien?

In het wetsvoorstel is een aantal versnellingen in de reguliere besluitvorming opgenomen. De tijdswinst die hiermee geboekt kan worden mag echter niet ten koste gaan van zorgvuldigheid van de procedure. Met de betrokken belangen zal op vergelijkbare wijze als bij bestaande procedures rekening worden gehouden, waarbij door een andere inrichting van het proces tijdswinst wordt geboekt. In het bijzonder gaat het hierbij om minder aparte fasen in het besluitvormingsproces en kortere termijnen. Wat betreft het voldoen aan de geluidseisen is het zo dat ten aanzien van de realisatie van de projecten op de bijlage, onder A, de Wet geluidhinder rechtstreeks van toepassing is. Ook ten aanzien van de projecten op de bijlage, onder B, zal aan de geluidseisen worden voldaan, zij het op een later tijdstip.

De projecten die onder de spoedwet vallen zijn geselecteerd aan de hand van de aspecten: haalbaarheid, betaalbaarheid en effectiviteit, binnen het voor deze projecten in het MIT gereserveerde budget van € 380 miljoen. Uitbreiding van het aantal projecten ligt om die reden niet voor de hand. In de beoogde herziening van de Tracéwet zal met name worden gekeken naar het vereenvoudigen van het besluitvormingsstelsel voor de wijziging van wegen door het beperken van het aantal fasen en kortere termijnen.

Dezelfde leden vroegen of de tweede tranche van de herziening van de Tracéwet zal voorzien in een besluitvormingsprocedure voor benuttingsprojecten en welke tijdswinst hieruit kan voortvloeien.

Naar verwachting zal het volgende kabinet in de loop van 2003 een standpunt innemen naar aanleiding van het door de Universiteit Utrecht verrichte evaluatie-onderzoek naar de werking van de Tracéwet, getiteld «Op de goede weg». In dat standpunt zal worden ingegaan op de wettelijke mogelijkheden tot bespoediging van de besluitvormingsprocedures voor hoofdinfrastructuur, alsmede op de feitelijke en organisatorische versnelling die in het besluitvormingsproces kan worden aangebracht.

Hoewel bij het ontwerpen van het onderhavige wetsvoorstel niet vooruitgelopen is op de voorgenomen wijziging van de Tracéwet, is wel onder invloed van de problematiek die aan de orde is bij de spoedwet het inzicht gegroeid dat er voor wijziging van hoofdwegen behoefte is aan een lichtere procedure dan nu is voorzien in de Tracéwet, die meer aangewezen lijkt voor de aanleg van hoofdwegen.

Ook de Universiteit Utrecht komt in haar evaluatierapport op dat punt met een aanbeveling, die een soortgelijke suggestie inhoudt (Universiteit

Utrecht, Evaluatie-onderzoek Tracéwet, «Op de goede weg», pagina 78). Mede op basis van de bevindingen bij het ontwerpen van de Spoedwet wegverbreding zullen de procedures voor aanleg en benutting van infrastructuur – dat is breder dan enkel hoofdweginfrastructuur – structureel worden aangepakt.

Zonder vooruit te willen lopen op het kabinetsstandpunt kan nu toch reeds gezegd worden dat het ons mogelijk lijkt om ook in de Tracéwet een structurele procedure voor besluitvorming inzake benutting op te nemen. Daarbij zal versnelling van besluitvorming een belangrijke leidraad zijn. Het is op dit moment echter niet goed mogelijk om nu al, terwijl de nieuwe procedure nog niet bekend is, aan te geven welke tijdswinst gemoeid is met een dergelijke procedure.

De leden van de fracties van SGP en ChristenUnie vroegen of dit wetsontwerp niet een noodzakelijke structurele oplossing doorkruist, omdat wordt verwacht dat de komende 25 à 30 jaar de mobiliteit fors zal blijven groeien.

Dit wetsvoorstel is gericht op de aanpak van een aantal ernstige fileknelpunten op dit moment. Deze maatregelen staan een structurele oplossing in het geheel niet in de weg. Integendeel, bij het voorbereiden van een structurele oplossing kan worden geprofiteerd van de ervaringen met het opstellen van de spoedwet.

De leden van de SP-fractie vroegen naar duidelijk meetbare doelstellingen voor de projecten uit de spoedwet.

De projecten zijn geselecteerd op basis van een bepaalde positie in de file top 50. Als gevolg van de realisatie van een project zal de daaraan gerelateerde locatie een forse duikeling maken in de file top 50 of er zelfs geheel uit verdwijnen. Dat op zich is al een duidelijk meetbaar effect, dat zich laat vertalen in minder files en minder wachttijd op het gerelateerde wegvak. Voorts wordt verwezen naar de aan de Tweede Kamer op 17 december 2002 gezonden brief.

De leden van de SP-fractie vroegen hoe de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid van burgers die langs genoemde trajecten wonen, wordt gegarandeerd. Gaan er verschillende vormen van rechtsbescherming ontstaan voor burgers die wonen langs de trajecten waar de Spoedwet over handelt en burgers die wonen langs andere bestaande trajecten?

Wij wijzen erop dat de in de bijlage bij de spoedwet genoemde projecten steeds betrekking hebben op aanpassingen van bestaande hoofdwegen. Op die hoofdwegen is in beginsel telkens de Tracéwet van toepassing, voor zover het gaat om aanleg of wijziging ervan. Voor specifieke aanpassingen, zoals omschreven in de bijlage bij de spoedwet, geldt in afwijking van het reguliere stelsel, de Spoedwet wegverbreding. Dit betekent dat burgers die wonen langs hoofdwegen, voor zover het betreft aanpassingen van die wegen, worden geconfronteerd met de toepasselijkheid van hetzij de Tracéwet hetzij de spoedwet.

Ten aanzien van de rechtsbescherming zijn de verschillen tussen Tracéwet en spoedwet gering. In beide gevallen is er beroep mogelijk, zowel tegen het primaire besluit als tegen de uitvoeringsbesluiten, in één instantie bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In beide gevallen is de bezwaarschriftenprocedure niet van toepassing.

Voor wat betreft de vraag of met het oog op het punt van rechtsbescherming het gelijkheidsbeginsel geen geweld wordt aangedaan wanneer ten gevolge van dit wetsvoorstel op de ene snelweg een ander geluidsregime zal gelden dan op de andere snelweg verwijzen wij naar het antwoord op een vraag van de leden van de fractie van de SGP van de

Het lid van de OSF-fractie vroeg of het gedrag van de weggebruiker niet voor een flink deel van invloed is op de capaciteit van de weg in plaats van de breedte van de weg.

Het gedrag van de weggebruiker is voor een beperkt deel van invloed op de capaciteit van de weg. Vanuit de verkeerskundige theorie zou een volledig homogene verkeersstroom tot een capaciteitswinst kunnen leiden. Die capaciteitswinst zal echter altijd veel lager zijn dan de capaciteitswinst als gevolg van de toevoeging van een volledige rijstrook.

Dezelfde woordvoerder vroeg of het niet beter is eerst regulerende benuttingsmaatregelen in te zetten, en pas daarna te beslissen over faciliterende maatregelen.

Aan benutten ligt de gedachte ten grondslag dat knelpunten in het wegennetwerk vanuit een netwerkvisie benaderd dienen te worden. Dit doel kan niet alleen bereikt worden door enkel regulerende benuttingsmaatregelen te nemen. Het gaat juist om een mix van maatregelen die in samenhang tot het beoogde resultaat kunnen leiden. Het meest effectieve netwerk is een netwerk waar de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Hiermee wordt bedoeld op de grote ringen rondom de grote en middelgrote stedelijke agglomeraties. Opstoppingen op deze draaischijven leiden direct tot slecht functioneren van het gehele wegverkeerssysteem. De kern van de netwerkvisie voor benutten is dan ook om deze draaischijven in beweging te houden.

Het lid van de OSF-fractie vroeg voorts of meer, maar smallere rijstroken leiden tot een lagere gemiddelde snelheid en of dat dan geen «dubbele» capaciteitsverhoging is, zowel in de breedte als in de lengte door de lagere snelheid. Gevraagd is of dit geen reden is om het ingrijpen vooral «tot de verfkwast» te beperken.

Smallere rijstroken brengen een vermindering van het rijcomfort en mogelijk van de veiligheid met zich. Door een verlaging van de maximumsnelheid kunnen die op een acceptabel niveau worden gehouden. Het is niet zo dat, hoe lager de snelheid is, des te hoger de capaciteit is. Op basis van metingen in de praktijk is bekend dat de maximale capaciteit op een autosnelweg wordt bereikt bij een snelheid rond de 80 km/uur. Van een dubbele capaciteitsverhoging als in de vraag bedoeld is geen sprake. De semi-permanente projecten zijn projecten waarbij de capaciteitsuitbreiding in hoofdzaak «met de verfkwast» wordt bereikt. Slechts bij enkele projecten is het nodig de verhardingsbreedte met enkele decimeters uit te breiden. Bij de projecten van permanente aard is in enkele gevallen sprake van een fysieke uitbreiding van de capaciteit.

Het lid van de OSF-fractie vroeg naar een verband tussen capaciteit en files en verbond hieraan de vraag waarom extra files tijdens ingrijpende wegwerkzaamheden rond Amsterdam zijn uitgebleven.

Het verband tussen capaciteit en files is eenvoudig te leggen. Op het moment dat er meer automobilisten over een bepaald weggedeelte willen rijden dan binnen een bepaalde tijdseenheid mogelijk is, zal er een file ontstaan.

De wegwerkzaamheden rond Amsterdam werden uitgevoerd in de vakantieperiode, een tijd van het jaar waarin er toch al veel minder files staan in Nederland. De werkzaamheden zijn lange tijd tevoren aangekondigd, zodat weggebruikers er goed op konden anticiperen. Verder zijn

er verschillende alternatieven aangereikt, zowel in routes als in vervoermiddel. Ook zijn bepaalde op- en afritten afgesloten, terwijl voorts een verlaging van de maximumsnelheid is doorgevoerd. Deze combinatie van lagere intensiteiten, de periode van het jaar, maatregelen en het gedrag van weggebruikers heeft ertoe geleid dat de verkeersafwikkeling tijdens de wegwerkzaamheden adequaat functioneerde.

Het lid van de OSF-fractie vroeg hoe kan worden gegarandeerd dat wegverbreding tot betere doorstroming leidt en niet tot kortere maar bredere files bij de eerstvolgende flessenhals en uiteindelijk bij de toegang tot de steden.

Files ontstaan juist daar waar de doorstroming op de ringen stagneert en hebben hun weerslag op het gehele wegennetwerk. Spitsstroken en plusstroken worden in de uitgaande richtingen ingezet om de ringen rond de stedelijke agglomeraties «leeg te trekken», zodat de doorstroming juist wordt bevorderd. De toestroom van verkeer naar de ringen wordt gereguleerd met regulerende benuttingsmaatregelen (o.a. verkeersinformatie en toeritdosering).

Bij de keuze van de projecten is ook gezien of aansluitende wegvakken – zowel op het hoofdwegennet als op het overige wegennet – voldoende capaciteit hebben om een grotere toestroom van autoverkeer te verwerken, dan wel dat maatregelen genomen kunnen worden. Daar waar aanvullende maatregelen nodig zijn zal dat in overleg met de beheerder van het overige wegennet gerealiseerd worden.

Overigens is het bij bufferstroken expliciet de bedoeling een kortere maar bredere file te creëren, omdat daarmee blokkade van een andere verbinding wordt voorkomen.

Verder is gevraagd of de minister er enig beeld van heeft of de trajecten vallen binnen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

Een van de trajecten is gelegen in de nabijheid van een Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Over de effecten van de voorgestelde maatregelen wordt met het ministerie van LNV overlegd. Daarbij is geconstateerd dat de effecten niet significant zullen zijn. Daarnaast zal per wegvak bekeken worden wat de effecten van de maatregelen zijn op te beschermen soorten. Daarvoor is een ontheffing nodig op grond van de Flora- en faunawet.

Tenslotte is gevraagd hoe groot de oppervlakte extra-asfalt is, die met dit wetsvoorstel is gemoeid.

Geschat wordt dat het gaat om ruim 0,4 km² asfalt.

Milieu-effectrapportage (MER)

De leden van de VVD-fractie stelden dat 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. Deze leden vroegen of als een geringe verbreding van de weg over een vergelijkbare lengte tot gevolg heeft dat er fysiek gebruik wordt gemaakt van een extra rijstrook er dan op basis van dezelfde belangrijke gevolgen voor het milieu ook het uitgangspunt van de EG-m.e.r.-richtlijn wordt gehanteerd.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen of het volstrekt uitgesloten is dat er in individuele gevallen sprake kan zijn van strijd met EG-m.e.r.-richtlijn en wat de betekenis is van artikel 7.3 van de Wet milieubeheer in dit verband.

Voor de goede orde willen wij allereerst opmerken dat we onder «een vergelijkbare lengte» begrijpen: het gedeelte dat twee knooppunten of aansluitingen verbindt. Hierbij is niet het criterium of de verbreding gering is of niet. Het gaat er om dat ingevolge (de toelichting op) het Besluit milieu-effectrapportage 1994 eerst dan, los van de reeds door de leden van de VVD-fractie genoemde andere voorwaarden, sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit als er asfalt bijkomt, ongeacht of de asfaltlaag breder, gelijk of smaller is dan een rijstrook. Dus niet het fysieke gebruik maar de fysieke verbreding is criterium.

De leden van de VVD-fractie spraken tevens over het uitgangspunt van de EG-m.e.r.-richtlijn.

De Richtlijn 85/337 betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (Pb. 1985 L 175/40), zoals gewijzigd in 1997 (Richtlijn 97/11/EG tot wijziging van de m.e.r.-richtlijn, Pb. 1997 L 73/11), beoogt onder meer te komen tot een harmonisatie van de beginselen van een milieu-effectbeoordeling. Daarbij gaat het vooral om de vraag welke projecten aan een milieu-effectbeoordeling moeten worden onderworpen.

De implementatie van de Richtlijn 97/11/EG heeft in Nederland plaatsgevonden via zowel een wijziging van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Stb. 1999, 208) als een wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage (Stb. 1999, 224).

Het uitgangspunt van de Nederlandse m.e.r.-regelgeving is niet anders dan het uitgangspunt van de richtlijn.

In bijlage I, behorend bij artikel 4, eerste lid, van de richtlijn staat slechts genoemd «de aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft».

In bijlage II, behorend bij artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn staat vermeld de categorie «Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben». Bijlage III van de richtlijn geeft hiervoor de criteria.

Ten aanzien van de implementatie van deze laatste categorie, los van de vraag of benuttingsmaatregelen daaronder vallen, bestaat een zekere vrijheid voor de lidstaten. In de memorie van toelichting bij het voorstel tot wijziging van bepalingen in de Wet milieubeheer met betrekking tot milieu-effectrapportage (Kamerstukken II, 1998–1999, 26 350, nr. 3, paragraaf 4: De omzetting van artikel 4 en bijlage III van richtlijn 97/11/EG) is aangegeven op welke wijze de implementatie is verricht.

Conclusie van het bovenstaande, zoals ook verwoord in de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 679, nr. 6, p. 18–19) is dat het Besluit milieu-effectrapportage 1994 uitgangspunt is bij de beoordeling of er sprake is van een m.e.r.-plicht. Overigens heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tijdens het met de vaste Commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer op 16 december 2002 gevoerde wetgevingsoverleg aangegeven nogmaals te zullen onderzoeken of er behoefte is aan aanpassing van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 679, nr. 40, pagina 44–45). Inmiddels is de conclusie bereikt dat dit het geval is.

In antwoord op de vraag van de leden van de GroenLinks-fractie willen wij aangeven dat het nooit geheel uit te sluiten is, dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tot een andere conclusie komt dan die welke in het desbetreffende wegaanpassingsbesluit is getrokken.

Artikel 7.3 van de Wet milieubeheer bevat ook voor de minister van Verkeer en Waterstaat de verplichting om aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer onverwijld mee te delen als een niet in het Besluit milieu-effectrapportage 1994 opgenomen activiteit toch belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu. In die gevallen dat een bepaalde activiteit volgens het Europese recht en/of Nederlandse recht niet m.e.r.-plichtig is, bestaat altijd de mogelijkheid om voor bepaalde in de Bijlage, behorende bij het wetsontwerp, opgenomen projecten, vrijwillig een MER op te stellen in plaats van de milieutoets.

Daartoe zal worden overgegaan als er sprake is van een in artikel 7.3 van de Wet milieubeheer bedoelde activiteit die belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu.

Voor de goede orde zij opgemerkt dat het onderhavige wetsvoorstel geen uitspraken doet over de m.e.r.-plichtigheid van de verschillende projecten, genoemd in de bijlage, behorend bij het wetsvoorstel. Te dezen is de reguliere regelgeving op basis van de Wet milieubeheer gewoon van toepassing.

De leden van de fractie van GroenLinks merkten op dat het wetsvoorstel en de memorie van toelichting te kort schieten wat betreft de samenloop met de regeling van de milieu-effectrapportage. De leden spraken hun twijfel uit of deze procedure inpasbaar is in het tijdschema van de Spoedwet.

Het is zeer wel mogelijk om bij m.e.r.-plichtige projecten tegelijkertijd met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit het milieu-effectrapport ter inzage te leggen. De wet vormt voor deze procedure geen enkel bezwaar: de termijntellingen van de wet beginnen pas vanaf het moment dat het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het milieu-effectrapport ter inzage worden gelegd. Op de diverse aspecten met betrekking tot de milieu-effectrapportage is in onderdeel 4 van de nota naar aanleiding van het verslag Tweede Kamer uitvoerig ingegaan.

Voorafgaande aan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit dient een startnotitie te worden opgesteld en ter inzage te worden gelegd. Vervolgens zal onder andere de Commissie voor de milieu-effectrapportage een advies geven ten behoeve van de richtlijnen, die vervolgens door het bevoegd gezag (i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat) zullen worden gegeven inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Op basis van die richtlijnen stelt de initiatiefnemer (i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat) het milieu-effectrapport op, dat, zoals gezegd, met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage wordt gelegd. Vervolgens wordt de Commissie voor de milieu-effectrapportage in staat gesteld om het toetsingadvies uit te brengen (vgl. artikel 7.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer).

Het wegaanpassingsbesluit wordt eerst genomen nadat de m.e.r.-procedure geheel is doorlopen.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage brengt haar toetsingsadvies uit binnen vijf weken na afloop van de termijn van terinzagelegging (artikel 7.26, eerste lid, van de Wet milieubeheer). Daarmee komt naar onze mening de termijn voor het vaststellen van het wegaanpassingsbesluit (10 weken na afloop van de terinzagelegging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit) niet in gevaar.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen aan te geven welke in de bijlage genoemde wegaanpassingsprojecten m.e.r.-plichtig zijn.

Eerst bij voorbereiding en uitwerking van de concrete wegaanpassingsprojecten zal definitief uitsluitel gegeven kunnen worden over het al dan niet van toepassing zijn van de m.e.r.-plicht.

Lex specialis en structurele versnelling van besluitvormingsprocedures

De leden van de VVD-fractie vroegen of het uit een oogpunt van zorgvuldigheid en kwaliteit van wetgeving niet is te verkiezen de Tracéwet overeenkomstig de aanbevelingen van het evaluatierapport aan te passen boven het invoeren van een nieuwe wet, waarbij twee wetten naast elkaar blijven functioneren.

Wat dit laatste betreft merken wij op dat de onderhavige wet materieel gezien een tijdelijk karakter heeft: zodra de in de bijlage genoemde werken zijn gerealiseerd, heeft de wet haar werking verloren. Het evaluatierapport is pas in december van het vorig jaar uitgebracht. Daarop kon niet worden gewacht toen in de zomer in het kader van het strategisch akkoord een beslissing moest worden genomen, die gericht was op aanzienlijke bespoediging van procedures. Gelet op de urgentie bij het realiseren van de in de bijlage bij het wetsvoorstel opgenomen projecten was het bovendien zo dat de voor de realisatie van die wegaanpassingsprojecten voorgestelde voorzieningen niet zonder meer passen in structurele wetgeving zoals de Tracéwet. Mede aan de hand van het evaluatierapport zal de wijziging van de Tracéwet ter hand worden genomen. Daarbij kan ook worden geprofiteerd van de ervaringen die bij de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel zijn opgedaan. De voorbereiding van dit wetsvoorstel is als het ware een vingeroefening voor de komende wijziging van de Tracéwet, voor zover het gaat om stroomlijning van procedures.

De leden van de PvdA-fractie vroegen welke eerste gevolgtrekkingen met betrekking tot het evaluatie-onderzoek «Op de goede weg» het meest voor de hand liggen. Zij vroegen voorts of het niet voor de hand zou liggen dat, vooraleer aan een fundamentele herziening van de Tracéwet wordt gedacht, bezien zou moeten worden of oplossing van de knelpunten, waaronder de vertragingen binnen de Rijksdienst, geen doelmatiger oplossing in zich zou kunnen bergen.

De titel van het evaluatie-onderzoek «Op de goede weg» beschouwen we als een waardering van de onderzoekers voor de opzet van de Tracéwet en de wijze waarop die wet wordt toegepast.

Tal van aanbevelingen kunnen worden gezien als een bijdrage in het streven naar verbetering van een al goed functionerende besluitvormingsprocedure.

Het ligt dan ook voor de hand dat de meeste van de aanbevelingen zullen leiden tot een aanpassing van de Tracéwet, via de voorgenomen wijziging (tweede tranche) van de Tracéwet.

Overigens zouden wij, anders dan de leden van de PvdA-fractie, gelet op de aanbevelingen in het rapport, niet willen spreken van een fundamentele herziening van de Tracéwet.

Naar aanleiding van de door onderzoekers geconstateerde vertragingen binnen de Rijksdienst zijn inmiddels initiatieven gestart om, mede naar aanleiding van het evaluatierapport, te onderzoeken op welke punten de interne werkwijzen (inter- en intradepartementaal) verbeterd en versneld kunnen worden.

In het nog uit te brengen kabinetsstandpunt zal uitgebreid worden ingegaan op de mogelijkheden tot versnellingen die in het besluitvormingsproces kunnen worden aangebracht.

Nadere onderbouwing projecten

De leden van de fractie van D66 vroegen of bij de keuze van de projecten afzonderlijk is gekeken naar de afwikkeling van het goederenvervoer en die van het overige verkeer en vervoer.

Bij de keuze van de projecten is niet specifiek gekeken naar de verdeling goederenverkeer – personenverkeer. De keuze van de projecten is immers gebaseerd op de file top 50 en een combinatie van haalbaarheid, betaalbaarheid en effectiviteit.

Het lid van de OSF-fractie heeft tenslotte gevraagd wat als bufferstrook wordt ingericht bij het project genoemd onder nummer 28 van de bijlage.

Als bufferstrook wordt ingericht de A1 tussen knooppunt Watergraafsmeer en Diemen. Dit betekent waar nodig een herinrichting van de rijbanen om verkeer over meer rijstroken in de «breedte» kwijt te kunnen om zodoende bij filevorming de knooppunten Watergraafsmeer en Diemen filevrij te houden en de doorstroming op het totale netwerk te bevorderen.

Effecten projecten

De leden van de VVD-fractie vroegen of de semi-permanente (categorie B-)projecten minder geluidhinder en luchtverontreiniging veroorzaken dan permanente projecten en hoe lang deze projecten semi-permanent blijven. Hoe wordt omgegaan met de m.e.r.-procedure wanneer semi-permanente projecten permanent worden?

Het onderscheid tussen semi-permanente maatregelen en permanente maatregelen is dat semi-permanente maatregelen op termijn gevolgd zullen worden door een structurele verbreding van de hoofdweg. De termijn die daarvoor gehanteerd zal worden is niet in zijn algemeenheid te geven. De structurele aanpak van het desbetreffende wegvak is afhankelijk van de mate waarin het wegvak nog een knelpunt vormt.

Ten aanzien van alle projecten is de reguliere regelgeving met betrekking tot bestrijding van luchtverontreiniging van toepassing. Voor de projecten in de bijlage, onder A, is de Wet geluidhinder van toepassing. Voor de projecten in de bijlage, onder B, is op dat punt een specifieke regeling getroffen, die elders in deze memorie aan de orde komt.

Wat betreft de effecten op het gebied van geluidhinder en luchtverontreiniging is er in het algemeen geen verschil tussen permanente en semi-permanente projecten.

Ten aanzien van een project dat een permanente aanpassing van de weg inhoudt, zal de gewone tracéwetprocedure doorlopen dienen te worden. Dat betekent dat daartoe een MER opgesteld dient te worden.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen, naar aanleiding van de brief van 17 december 2002 aan de Tweede Kamer, om een overzicht van projecten waarbij de in die brief bedoelde rekenmethodiek is toegepast, die ook is gebruikt voor de inschatting van de effecten per project.

Voor het inschatten van de effecten van de spoedwetprojecten is gebruik gemaakt van de wacht- en verliestijdenmodule van de congestiekansmethodiek. De congestiekansmethodiek is in de jaren tachtig ontwikkeld door de Dienst Verkeerskunde en vormt de basis van het SVV-II. Deze methodiek wordt sindsdien door de regionale directies van Rijkswaterstaat al jaren toegepast in trajectstudies. Deze studies zijn onderdeel van de daaruit voortkomende besluiten die onderhevig zijn aan inspraak en beroep. Daarbij is niet gebleken dat de gehanteerde methoden onjuist zijn.

Daarom is er geen aanleiding tot het laten uitvoeren van dit soort onderzoeken door andere instituten. Het gaat overigens om zo veel verschillende studies, dat het ondoenlijk is daar een overzicht van te geven. De wachttijdenmodule doet goede uitspraken over de verschillen voor en na realisatie van de projecten. De resultaten zijn vervolgens getoetst op juistheid en plausibiliteit aan de hand van eerder verrichte gevalideerde modelstudies of waargenomen verkeersmetingen en -trends.

De effecten van de spoedwetprojecten zijn niet alleen bekeken voor de knelpuntwegvakken zelf, maar ook de boven- en benedenstroomse wegvakken, waar het probleem eventueel naar toe verschuift, zijn in het model opgenomen. Ook eventuele parallelle netwerkdelen zijn in de berekeningen meegenomen. De congestiekansmethodiek is gebruikt om de projecten op een onderling vergelijkbare manier door te rekenen. De aantrekkende werking voor «nieuw» verkeer wordt door ons niet groot ingeschat. De meeste reizigers zijn zogenaamde «captives» voor wat betreft hun modaliteit.

Voor het routekeuze-aspect gaat aantrekkende werking wel spelen. Dit effect werkt echter twee kanten op: negatieve effecten door meer verkeer op het desbetreffende wegvak; positieve effecten op het overig wegennet. De gebruikte rekenmethodiek houdt geen rekening met deze negatieve en positieve effecten.

Wij wijzen er nadrukkelijk op dat de berekende effecten betrekking hebben op de locatie van de maatregel en niet op het gehele netwerk. 75% reductie lokaal bij een beperkt aantal projecten heeft natuurlijk een veel beperkter effect op de vermindering van alle files in Nederland.

Verder is er de ervaring in de praktijk. In de afgelopen periode is al een aantal spitsstroken gerealiseerd (de eerste vanaf 1996), waarmee knelpunten zijn opgelost en die naar volle tevredenheid functioneren. Modellen, die op landelijke schaal uitspraken doen, zoals het Landelijk Model Systeem (LMS), zijn niet goed toepasbaar voor dit soort effectberekeningen. Het LMS is een model dat effecten van beleidskeuzen voor heel Nederland becijfert. Het LMS is geen beproefde methode voor het doen van uitspraken over individuele projecten, omdat het model te weinig detailniveau heeft voor de ontwikkeling van het verkeer over de tijd bezien, naar wegvak.

De leden van de fractie van Groen Links vroegen naar de effecten van de projecten op langere termijn. De leden van de fracties van SGP en ChristenUnie vroegen of kan worden onderbouwd dat er na aanneming van dit wetsvoorstel een structurele verbetering zal ontstaan.

De projecten zijn erop gericht de beschikbare verhardingsbreedte optimaal te benutten door de vluchtstrook te gebruiken tijdens de drukste uren (spitsstroken) of door een extra strook te creëren met behoud van een vluchtstrook (plusstroken). Door de realisering van deze benuttingsprojecten zullen de belangrijkste fileknelpunten verminderen en zal de doorstroming op de essentiële onderdelen van het wegennetwerk vergroten.

Over de effecten van benuttingsprojecten is de Tweede Kamer bij brief van 27 februari 2001 (Kamerstukken II, 2000–2001, 27 400 XII, nr. 58) geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de drie proefprojecten met spitsstroken op de A27, A28 en A50. In deze brief staat onder meer vermeld: «De bereikbaarheid is op de betreffende proefvakken verbeterd. Tijdens de spitsuren treedt op de betreffende wegvakken nagenoeg geen filevorming meer op, het sluipverkeer is (afhankelijk van de lokale situatie) afgenomen, en er is geen sprake van een grootschalig terug naar de spitseffect».

De positieve uitkomsten van deze evaluatie, en het verzoek van de Tweede Kamer om het benuttingsprogramma te intensiveren (motie-Weekers,

Kamerstukken II, 2000–2001, 27 400 XII, nr. 28) hebben er mede toe bijgedragen dat het nu voorgelegde maatregelenpakket in het kader van de spoedwet is geregeld.

Voor de langere termijn is wel de verwachting dat het filereducerend vermogen van de gerealiseerde spits- en plusstroken als gevolg van de groei van het verkeer zal afnemen. Dat geldt echter voor het hele wegennet en is niet specifiek voor de projecten uit de spoedwet.

De leden van de fracties van de SGP en ChristenUnie wilden weten of de gevolgen van de beoogde maatregelen op het aansluitende wegennet zijn onderzocht.

Wij kunnen hierop bevestigend antwoorden. Bij de keuze van de projecten is ook gekeken of aansluitende wegvakken – zowel op het hoofdwegennet als op het overige wegennet – voldoende capaciteit hebben om een grotere toestroom van autoverkeer te verwerken, dan wel dat maatregelen genomen kunnen worden. Daar waar aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen deze in overleg met de beheerders van het overige wegennet gerealiseerd worden.

Het lid van de OSF-fractie vroeg van welke aard de structurele wijzigingen zijn naar de permanente situatie, volgend op de projecten van semi-permanente aard. Wordt het aantal gewonnen smalle rijstroken dan definitief verbreed? Als dit toch het geval is, is het dan niet beter om maatregelen tegen geluidhinder dan maar meteen op het structurele niveau in te brengen, zodat de geluidhinder ook structureel beperkt wordt.

Een semi-permanente wijziging zal veelal worden gevolgd door een wegverbreding. Of dit ook gebeurt, is afhankelijk van de verkeerssituatie ter plaatse en de beschikbare middelen. Indien het knelpunt goed aangepakt kan worden door de tijdelijke openstelling van een spitsstrook, is er geen reden aldaar over te gaan tot reguliere verbreding. In dat verband is het prematuur en kostbaar vooruitlopend op een mogelijke structurele verbreding in plaats van maatregelen voor de semi-permanente wijziging ook structurele geluidhindermaatregelen te treffen. Per geval zal in het plan van aanpak bezien worden wat de benodigde maatregelen zijn om op termijn te voldoen aan de Wet geluidhinder.

Geluidhinder

De leden van de CDA-fractie vroegen welke doorslaggevende redenen er kunnen zijn om het aanbrengen van ZOAB achterwege te laten. De leden van de VVD-fractie vroegen of het niet efficiënter is preventief geluidsreducerende wegdekken aan te leggen.

Tegenwoordig wordt vrijwel overal ZOAB toegepast op de rijkswegen. Bij de afweging per project gaat het er meer om of er een stillere variant dan ZOAB wordt toegepast.

De belangrijkste reden dat stillere wegdekken niet op grotere schaal worden toegepast, ligt in de verwachte meerkosten ervan, zowel bij de aanleg als bij het onderhoud. Een van die mogelijke stillere wegdekken, dubbellaags ZOAB, wordt momenteel uitgebreid beproefd.

De leden van de fractie van het CDA vroegen of het niet in het wetsvoorstel opnemen van een termijn waarbinnen de maatregelen tegen geluidoverlast moeten worden uitgevoerd niet ten koste gaat van het draagvlak, met name van de omwonenden. De leden van de VVD-fractie vroegen hoe lang burgers op de uitvoering van zo'n plan en het vaststellen van «hogere waarden» voor elke woning die te zwaar geluidbelast is moeten wachten bij overschrijding van de geluidsnorm.

Wordt er wel voldoende spoed betracht bij het opstellen van het plan en wordt er voldoende budget voor gereserveerd? De leden van de GroenLinks-fractie vroegen waarom niet een duidelijke einddatum in het wetsvoorstel is opgenomen waarbinnen de maatregelen in elk geval genomen moeten zijn of dit in ieder geval te doen voor die situaties dat de geluidbelasting meer dan 2 dB hoger is dan de geldende hogere waarden. De leden van de D66-fractie tenslotte vroegen om een toezegging van de minister dat hij streeft naar een zo groot mogelijke duidelijkheid voor de benadeelden.

In het kader van de spoedwet is onderscheid gemaakt naar projecten van structurele aard, de projecten, vermeld onder bijlage A, en projecten van semi-permanente aard, de projecten, vermeld onder bijlage B. Voor de projecten van structurele aard is de Wet geluidhinder ten volle van toepassing. De geluidsmaatregelen zullen voor deze projecten tegelijk gerealiseerd worden met de werkzaamheden in het kader van de wegverbreding.

Voor de projecten van semi-permanente aard zullen de te treffen geluidsmaatregelen, anders dan in de vorm van snelheidsverlaging en geluidreducerend asfalt, bepaald worden in het plan, dat binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit wordt vastgesteld. Indien de te treffen geluidsmaatregelen niet leiden tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde op grond van de Wet geluidhinder, zal de geluidbelasting na maatregelen vastgesteld worden in het plan en in vervolgprocedures gelden als hogere waarde.

Op voorhand valt geen garantie te geven dat de uitvoering voor alle projecten binnen één uniforme termijn haalbaar zal zijn. Derhalve wordt per project een termijn opgenomen in het plan, waarbinnen met de uitvoering van de geluidsmaatregelen wordt begonnen. Het streven is er op gericht binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van de benodigde geluidsmaatregelen, waarbij een fasering ten aanzien van de onderscheidene projecten zal worden doorgevoerd. De ernst van de geluidhinder zal bepalend zijn voor de vraag welke projecten en welke maatregelen het eerst aan bod komen. Het tempo waarin de geluidsmaatregelen worden getroffen, dient uiteraard overeen te komen met de termijn waarbinnen in het MIT middelen voor dit doel zijn gereserveerd.

Door de spoedwet worden de desbetreffende wegvakken aangepakt en zullen ook eventueel benodigde geluidsmaatregelen, conform het plan, getroffen worden. Weliswaar op termijn, maar het geluidprobleem wordt in ieder geval aangepakt. Zonder de spoedwet zouden deze wegvakken bovendien voorlopig in het geheel niet in aanmerking komen voor aanpassing en zouden dus ook geen geluidsmaatregelen getroffen worden. In het MIT van 2004 zal duidelijkheid worden geboden over de reserveringen voor deze projecten.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen waarom op wegvakken waarlangs meer dan incidentele woningen met een geluidbelasting boven 55 dB(A) staan geen dubbellaags ZOAB wordt aangebracht en een verplichte snelheidsverlaging voor het hele etmaal wordt ingesteld.

Nog daargelaten dat 55 dB(A) niet voor alle situaties in de Wet geluidhinder de maximale geluidbelasting is, zou dubbellaags ZOAB, daar waar dit wel zo is, inderdaad als geluidsmaatregel kunnen worden ingezet. Behalve dat deze verharding nog beproefd wordt, heeft zij bepaald ook nadelen in de vorm van de verwachte hoge aanleg- en onderhoudskosten. Daarom is alleen de toezegging gedaan dat dubbellaags ZOAB toegepast zal worden daar waar de 70 dB(A) wordt overschreden.

Een verplichte snelheidsverlaging voor het hele etmaal reikt veel verder dan de enkele uren waarop een spits- of plusstrook geopend is. Om die reden wijzen wij een verplichte snelheidsverlaging gedurende het gehele etmaal dan ook in het algemeen af.

De leden van de fractie van GroenLinks merkten in verband met de toelichting op de tweede nota van wijziging (wijziging artikel 4, eerste lid, onder e, verlaging maximumsnelheid) op dat de criteria in die toelichting weinig garantie bieden en vroegen of verbeteringen in het wetsvoorstel kunnen worden aangebracht, waarbij zij verwezen naar het gestelde onder a en b.

Daargelaten dat het niet mogelijk is de toelichting op de tweede nota van wijziging aan te passen, kunnen ook niet alle opmerkingen van genoemde leden betreffende de toelichting op de tweede nota van wijziging worden geplaatst, aangezien die toelichting ter zake geen onderverdeling in a en b kent.

Voor zover de opmerking betreft de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂, is de reden waarom het jaar 2010 in dat verband is genoemd de omstandigheid dat op grond van de desbetreffende EU-richtlijn het Besluit luchtkwaliteit dit jaartal hanteert. De norm van 2010 is strenger dan de norm in 2003.

Ten aanzien van de norm van 55 dB(A), die wordt voorgesteld in plaats van 70 dB(A), wordt opgemerkt dat 55 dB(A) noch in de spoedwet noch in de Wet geluidhinder als maximale geluidbelasting geldt. Aangezien in het kader van de projecten die vermeld staan in de bijlage, onder B, voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen niet eerder dan in het kader van het plan een andere geluidbelasting van 70 dB(A) wordt berekend, is het vanzelfsprekend dat ook ten aanzien van een eventuele snelheidsverlaging wordt aangesloten bij deze 70 dB(A) voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Zoals in de toelichting op de tweede nota van wijziging wordt aangegeven, wordt voor stiltegebieden aangesloten bij de grenswaarde van 40 d(B)A en zou bij forse overschrijding van die waarde tot een snelheidsverlaging gedurende de dag kunnen worden besloten. In het wegaanpassingsbesluit vindt de belangenafweging ter zake plaats.

Dezelfde leden vroegen waarom niet eerder kan worden begonnen met het opstellen van een geluidplan.

Omwonenden zullen jarenlang in onzekerheid verkeren over het moment waarop de maatregelen zullen worden getroffen. Waarom is de minister bereid deze rechtsonzekerheid te accepteren en welke belangenafweging is daarbij gemaakt?

Allereerst merken wij op dat het bij deze projecten niet gaat om groot-schalige verbredingen, maar om benutting van bestaande infrastructuur en in sommige gevallen een plusstrook. Daardoor zal er nauwelijks toename van geluidsbelasting zijn. Bovendien zullen de knelpunten boven de 70 dB(A) aangepakt worden, terwijl verder, afhankelijk van de situatie, wordt bepaald of een verlaging van de maximumsnelheid moet worden voorgeschreven.

Met de aan het wetsvoorstel ten grondslag liggende aanpak wordt voorrang gegeven aan het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten, en worden tegelijkertijd de ergste geluidsknelpunten aangepakt. Bovendien wordt een plan van aanpak geschreven voor de nog later te treffen maatregelen. Niet moet worden vergeten dat de spoedwet er voor zorgt dat de vaak reeds bestaande geluidsproblematiek bij deze projecten in ieder geval wordt aangepakt. Zonder de spoedwet zouden de desbetreffende wegvakken in beginsel voorlopig niet in aanmerking komen voor wijziging en dus ook niet voor geluidsmaatregelen.

De leden van de fractie van GroenLinks en van D66 vroegen om een reactie op de brief van de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk.

Allereerst willen wij opmerken dat de A27 Utrecht Noord–Eemnes niet van 2x2 naar 2x3 verbreed wordt, maar dat aan één zijde een plusstrook aangelegd wordt, zodat het wegvak van 1x2 naar 1x3 verbreed gaat worden.

In de jaren '80 zijn op dit wegvak schermen geplaatst voor de woningen in Hollandsche Rading, Maartensdijk en Groenekan. Na die tijd zijn er geen reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder geweest, zodat er ook geen verplichtingen ontstonden om eventuele achterstandssituaties ongedaan te maken. Wat dit betreft is Maartensdijk geen uitzonderings-situatie.

Voor het onderhavige project (aanleg plusstrook) zal in beeld gebracht worden of er woningen (of andere geluidsgevoelige bestemmingen) zijn waarvoor de geluidbelasting meer dan 70 dB(A) bedraagt en zal, met toepassing van artikel 6, vierde lid, van het wetsvoorstel in het wegaanpassingsbesluit worden bepaald of de daar bedoelde maatregelen worden voorgeschreven. Vervolgens zal conform de Spoedwet wegverbreding uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan opgesteld worden. In dit plan wordt o.a. opgenomen welke geluidsmaatregelen getroffen zullen worden én wanneer dit gebeurt.

Het streven is erop gericht binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van de geluidsmaatregelen. Hierbij zal vooral de ernst van de geluidhinder bepalend zal zijn voor de vraag welke projecten en maatregelen het eerst aan bod komen, uiteraard afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen. In de totale afweging van alle categorie B-projecten zal dus ook de A27 meegenomen worden.

De leden van de SGP-fractie stelden, mede namens de leden van de fractie van de ChristenUnie, de vraag hoe de rechtszekerheid wordt gewaarborgd voor bewoners langs wegvakken die worden aangepakt ten aanzien van het gegeven dat geluidhinder niet alleen de leefomgeving van mens en dier aantast, maar veelal ook schadelijk kan zijn voor de gezondheid.

Het verschil tussen projecten van de A- of B-categorie van de bijlage is slechts gelegen in het wel of niet gelijktijdig met de wegverbreding treffen van de geluidsmaatregelen. Voor de projecten onder A van de bijlage betekent dit namelijk dat de projecten ten opzichte van de lopende tracéwetprocedure eerder zullen worden uitgevoerd en dat derhalve ook de geluidsmaatregelen eerder zullen worden uitgevoerd. Voor de projecten onder B van de bijlage betekent dit dat ook deze projecten zullen worden uitgevoerd en dat binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van wegaanpassingsbesluit in het plan zal worden bepaald welke geluidsmaatregelen op termijn zullen worden getroffen. Zouden de projecten niet in de bijlage zijn opgenomen, dan zou de aanpak van de, veelal al lang bestaande, geluidproblematiek echter nog langer op zich laten wachten.

De leden van de SP-fractie vroegen hoe de beperking van geluidsoverlast voor omwonenden in het wetsvoorstel is geregeld.

Wij nemen aan dat deze leden hierbij een antwoord willen op de vraag welke middelen omwonenden hebben om op te komen voor hun belangen in dezen. Geluidsmaatregelen worden in het kader van de onderhavige wet vastgesteld hetzij in het wegaanpassingsbesluit, hetzij in het in artikel 6, vijfde lid, bedoelde plan. Het ontwerpwegaanpassings-

besluit ligt ter inzage; omwonenden kunnen daarop reageren. Bovendien wordt het ontwerp, voordat het ter inzage wordt gelegd, voor zover het hogere waarden bevat voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, toegezonden aan de gebruikers van woningen en anderen. Voorts is er de mogelijkheid voor belanghebbenden om beroep in te stellen tegen een wegaanpassingsbesluit bij de rechter. Ook het plan ligt in ontwerp ter inzage en ook daarop kan gedurende de inspraakperiode worden gereageerd. Evenzeer kan beroep tegen een vastgesteld plan worden ingesteld bij de rechter.

Het lid van de OSF-fractie merkte op dat gesteld wordt dat akoestisch gezien de openstelling van de vluchtstrook als spitsstrook een verwaarloosbaar verschil in geluidbelasting 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 geluidbelasting worden blootgesteld?

Er wordt van uitgegaan dat de vraagsteller met pieken doelt op de nachtperiodes en met dalen op de dagperiodes.

Het akoestisch effect dat van belang is bij de toetsing aan de wet is het effect op de etmaalwaarde (L_{etm}) vanwege de openstelling van de vluchtstrook als spitsstrook. De etmaalwaarde is de hoogste waarde van:

L_{dag} :	gemiddelde geluidbelasting van 07:00–19:00u	in dB(A)
$L_{avond} + 5$:	gemiddelde geluidbelasting van 19:00–23:00u + 5	in dB(A)
$L_{nacht} + 10$:	gemiddelde geluidbelasting van 23:00–07:00u + 10	in dB(A)

Voor de meeste rijkswegen geldt dat de nachtperiode maatgevend is voor toetsing aan de wet (met andere woorden $L_{nacht} + 10$ is hoger dan $L_{avond} + 5$ of L_{dag}). Indien de spitsstrook bijvoorbeeld van 07:00u tot 10:00u in gebruik is, kan er in de dagperiode een verhoging van de geluidbelasting optreden, zonder dat de etmaalwaarde verandert. Namelijk zolang de gemiddelde geluidbelasting gedurende de dag lager is dan de gemiddelde geluidbelasting gedurende de nachtperiode + 10 dB(A), blijft de etmaalwaarde gelijk.

Het akoestisch effect van openstelling van een vluchtstrook is als volgt te benaderen. Door de verdeling over drie stroken verschuift de geluidsbron dichter naar eventuele woningen langs de weg. Het effect hiervan kan ca. 0,5 dB(A) bedragen dicht bij de weg, maar op ca. 100 meter uit de weg (gebruikelijk) is van dat effect nog slechts 0,1 dB(A) over. Indien er sprake is van een toename van het verkeer met 10%, neemt de geluidsbelasting met circa 0,4 dB(A) toe.

Het lid van de OSF-fractie vroeg of, als besloten wordt tot wegverbreding, op korte termijn extra maatregelen getroffen worden bij wegstukken met woningen binnen een straal van 250 meter die door de uitvoering van de plannen meer dan 55 dB(A) aan geluidhinder zullen ondervinden.

In het kader van de te treffen geluidmaatregelen wordt aangesloten bij de normering van de Wet geluidhinder. Voor zover voor een situatie (dat is niet in alle gevallen en is bovendien niet gebonden aan 250 meter) 55 dB(A) de maximale toegestane geluidbelasting zou zijn en het mogelijk en doelmatig is hiervoor de benodigde geluidmaatregelen te treffen, zal dat inderdaad gebeuren. Afhankelijk of het hierbij gaat om een project dat staat vermeld op de A-, dan wel de B-lijst, zullen de maatregelen meteen

bij de wegverbreding dan wel later ter uitvoering van het geluidplan worden getroffen.

Hetzelfde lid vroeg of stiltegebieden niet om een striktere formulering van te nemen maatregelen vragen indien een geluidbelasting van 40 dB(A) aan de grens van het gebied wordt overschreden.

Wij merken in het algemeen op dat de Wet geluidhinder geen algemene grenswaarde voor stiltegebieden kent en 40 dB(A) ook niet op grond van andere regelgeving de wettelijke norm voor stiltegebieden is. In het kader van de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit dan wel het plan zal per geval worden bepaald hoe met de geluidbelasting aan de grens van een stiltegebied wordt omgegaan. In de toelichting op de tweede nota van wijziging is aangegeven dat een snelheidsverlaging gedurende de dagperiode zou kunnen worden overwogen wanneer aan de grens van een stiltegebied de grenswaarde 40dB(A) fors wordt overschreden. Een factor hierbij zal zijn het provinciaal beleid ten aanzien van het desbetreffende stiltegebied.

Luchtverontreiniging

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen of dit wetsontwerp de lokale gezondheidsproblemen niet zal verergeren.

Wegverbreding kan lokaal tot een beperkte verslechtering van de lokale luchtkwaliteit leiden als gevolg van toename van het verkeersvolume en daarmee van de verkeersemisies. De luchtkwaliteitsnormen, zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit, blijven echter onverminderd van kracht. Ook bij een wegaanpassingsbesluit op grond van de spoedwet zal voor de lokale situatie toetsing aan de normstelling voor de luchtkwaliteit plaatsvinden. Indien de te verwachten nadelige milieueffecten van een wegverbreding daar aanleiding toe geven, moeten, afhankelijk van de aard van de locatie, passende maatregelen genomen worden. Indien de normen dreigen te worden overschreden of de effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder groot zijn, dan kan bijvoorbeeld een snelheidsverlaging worden doorgevoerd in het wegaanpassingsbesluit. Dat kan dan neerkomen op een snelheidsverlaging gedurende 24 uur per dag van tenminste 20 km/uur. Een snelheidsverlaging kan aan de andere kant achterwege gelaten worden bij een verwaarloosbaar effect. De effecten van de snelheidsverlaging worden op dit moment in een proefproject bij Overschie onderzocht. Medio 2003 worden de resultaten verwacht.

Dezelfde leden alsook de leden van de SP-fractie maakten zich zorgen over het realiseren van de (inter)nationale verplichtingen voor 2010 voor luchtkwaliteit en broeikasgasreductie en NO_x-emissiereductie. Op welke wijze denkt de minister deze negatieve gevolgen tengevolge van de spoedwet te compenseren?

Verwacht wordt dat de spoedwet een lichte toename van de CO₂- en NO_x-emissies in Nederland tot gevolg zal hebben. Deze ontwikkeling heeft echter geen gevolgen voor de emissiedoelstellingen als zodanig. Deze effecten zijn reeds meegenomen bij het formuleren van een aanpak voor het bereiken van zowel de Kyoto-doelen (CO₂) als de NEC-richtlijn (NO_x), zoals geschetst in de notitie «Vaste waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002–2006». In aanvulling hierop bestaat het voornemen om een innovatieprogramma luchtkwaliteit tot stand te brengen, dat beoogt aanvullende maatregelen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit langs snelwegen te ontwikkelen.

Dezelfde leden vroegen of de luchtverontreinigingsberekeningen voor de start van de inspraak op het wegaanpassingsbesluit beschikbaar zijn.

De resultaten van onderzoek naar de effecten op de luchtverontreiniging zullen beschikbaar zijn voor de start van de inspraak op het betreffende ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

Overige punten

De leden van de CDA-fractie merkten op dat het wetsvoorstel zorgt voor een exclusieve bevoegdheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat. Zij vroegen waarom er geen sprake is van een gezamenlijke bevoegdheid van de ministers van VROM en V&W.

De volgende overwegingen zijn van belang geweest bij de keuze om de bevoegdheid tot het vaststellen van wegaanpassingsbesluiten en de in artikel 6, vijfde lid, bedoelde plannen toe te delen aan de minister van V&W.

Een eerste punt is dat de wet zelf ten aanzien van de consequenties op het terrein van ruimtelijke ordening en milieu al een aantal belangrijke zaken regelt. De wettelijke bijlage omlijnt de omvang en reikwijdte van de projecten, zodat de ruimtelijke consequenties op hoofdlijnen bekend zijn. Op het terrein van het milieu bevat het wetsvoorstel specifieke voorzieningen. Het gaat om snelheidsverlaging (artikel 4, eerste lid, onder e), het voorschrijven van een geluidreducerende wegdeklaag (artikel 6, vierde lid), alsmede specifieke regelingen inzake bestrijding geluidhinder (artikelen 5 en 6). Op deze punten zijn er derhalve formeelwettelijke waarborgen.

Een tweede punt is dat, ook al is niet voorzien in formele medebetrokkenheid van de minister van VROM, in de praktijk regulier ambtelijk overleg met het ministerie van VROM zal plaatsvinden.

Een derde punt is dat, juist omdat het gaat om een spoedwet, met de daarbij behorende krappe termijnen, ernaar gestreefd is de procedures zo eenvoudig mogelijk te doen zijn. De procedures zouden worden verzaamd en de snelheid van besluitvorming zou dus niet worden gediend indien formeel de minister van VROM mede als bevoegd gezag zou zijn aangemerkt.

De leden van de CDA-fractie wezen erop dat soms ook een verlaging van de maximumsnelheid kan bijdragen aan de doorstroming op de hoofdwegen. Zij vroegen in te gaan op de positieve effecten van de 80 km-limiet bij Rotterdam richting Zestienhoven.

De invoering van een snelheidsbeperking kan onder voorwaarden bijdragen aan de doorstroming. De effecten van een snelheidsbeperking zijn evenwel sterk afhankelijk van de locatie. De effecten van de snelheidsbeperking op de A13 bij Overschie worden gedurende een jaar gemeten. Als uit de evaluatie, welke gereed zal zijn medio 2003, blijkt dat de snelheidsbeperking op de A13 bij Overschie in belangrijke mate bijdraagt aan de verbetering van de geluidsoverlast of de luchtverontreiniging zal worden gezien of een dergelijke maatregel ook op andere trajecten zal worden toegepast.

Dezelfde leden vroegen hoe en wanneer de motie-Eurlings c.s. (nr. 36) wordt uitgevoerd.

Het ligt in het voornemen om in de komende herziening van de Tracéwet hierin te voorzien. Het werk hieraan wordt binnenkort, na de afronding van de Spoedwet wegverbreding, ter hand genomen. Het gaat er hierbij mede om benuttingsmaatregelen ten aanzien van het spoor, evenals die

ten aanzien van hoofdwegen, onder het stelsel van de wet te brengen. In de bij brief van 18 juli 2002 door de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aangeboden IBO-rapportage inzake benutting is aangegeven dat de uitvoering van het benuttingsprogramma, dat nu niet onder de tracéwetprocedure valt, wel vertraging oploopt als decentrale overheden niet optimaal meewerken bij bijvoorbeeld aanpassing van het bestemmingsplan, het afgeven van de vereiste vergunningen of grondverkoop. Om te voorkomen dat daardoor realisering van het benuttingsprogramma vertraging oploopt, wordt gedacht aan het zodanig wijzigen van de Tracéwet dat ook ten aanzien van benuttingsmaatregelen de ruimtelijke doorwerking van rijksbeslissingen ter zake is verzekerd en dat andere overheden verplicht zijn onder regie van het rijk de nodige uitvoeringsbesluiten te nemen. In de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aangegeven dat dit jaar nog een plan voor benutting ten aanzien van het spoor wordt uitgebracht.

De leden van de SP-fractie meenden dat het gebruikmaken van spitsstroken strijdig is met het internationaal recht, meer in het bijzonder met de European Agreement on Main International Traffic Arteries. De leden van deze fractie vroegen dan ook of Nederland dit Verdrag zal opzeggen. Voorts vroegen zij naar de consequenties voor de veiligheid als op bepaalde gedeelten van de dag vluchtstroken worden opengesteld voor het verkeer.

De opvatting van de SP dat spitsstroken internationaalrechtelijk niet toegestaan worden, wordt niet gedeeld. De uitleg die de fractie van de SP geeft aan artikel III. 3.2 van Bijlage II, behorende bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen, is niet correct. De tekst van het artikel spreekt ervan dat de berm normaliter (in de verdrags-tekst: «normally» en «normalement») een bepaalde doorlopende breedte zouden moeten hebben. Hieraan wordt voldaan; slechts gedurende de spitsuren wordt de strook als vluchtstrook opengesteld. Voorts wekt de fractie van de SP de suggestie dat de in het verdrag opgenomen verplichting te karakteriseren is als een harde resultaatsverplichting. Dit is niet het geval. Het verdrag gebruikt op dit punt het woord «should», hetgeen inhoudt dat sprake is van een niet strikt bindende bepaling. Ware dit niet het geval geweest, dan zou gebruik gemaakt zijn van het woord «shall». Reeds bij brief van 18 september 1979, gericht aan beide Kamers der Staten-Generaal, is aangegeven dat de bijlage II bij de Overeenkomst *richtlijnen* geeft voor de constructie en voorschriften van E-wegen (Kamerstukken II, 1979–1980, 15 804, nr. 1 blz. 2).

Wellicht nog belangrijker dan voorgaande tekstuele uitleg van het verdrag, is de constatering dat het gebruik van vluchtstroken op de wijze waarop dat in Nederland geschiedt geheel in overeenstemming is met de geest van het verdrag. Het doel van het verdrag is het internationale wegverkeer te vergemakkelijken en te verbeteren waarbij het aspect van een goede doorstroming van het verkeer en het aspect verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen. De beperkte openstelling van vluchtstroken heeft nu juist als doel de doorstroming van het (internationale) verkeer te verbeteren. Dat door het gebruik maken van spitsstroken de congestie ter hoogte van sommige knelpunten afneemt of zelfs nagenoeg verdwijnt is uit evaluaties naar reeds enige jaren bestaande spitsstroken gebleken. Ook de verkeersveiligheid komt daarbij geenszins in het geding. De openstelling van een vluchtstrook als spitsstrook gaat immer gepaard met een scala aan verkeersveiligheid bevorderende maatregelen. Uit evaluaties blijkt dat het aantal kop-staartbotsingen sterk is afgenomen. Overigens kan nog worden opgemerkt dat Nederland niet het enige land – partij bij het verdrag – is dat gebruik maakt van spitsstroken. Zo maakt ook buurland Duitsland in spitsuren gebruik van spitsstroken. De borden die

Nederland binnenkort zal gaan gebruiken om een strook als spitsstrook aan te duiden zijn dan ook rechtstreeks overgenomen van Duitsland.

De leden van de fractie van de SP stelden dat het onderhavige wetsvoorstel het mogelijk maakt om extra asfalt bij te leggen langs een traject en dat ingrijpende wijzigingen in de leefomgeving van burgers plaatsvinden zonder dat hiervoor de Tracéwet wordt toegepast. Zij meenden dat het wetsvoorstel een sluiproute creëert wanneer eerst de vluchtstrook als spitsstrook in gebruik wordt genomen en er later weer extra asfalt voor een vluchtstrook wordt aangelegd. Zo wordt er effectief een extra rijstrook aangelegd zonder dat de procedures uit de Tracéwet worden doorlopen. Zij spraken in dat verband over het omzeilen via spoedwetgeving van wettelijk (Tracéwet) gewaarborgde procedures.

Wij willen afstand nemen van de suggestie dat het in de Spoedwet wegverbreding zou gaan om het omzeilen van wettelijke waarborgen en het mogelijk creëren van een sluiproute buiten de Tracéwet om. Naar ons oordeel gaat het ook in de onderhavige wet om een procedure, die, hoewel zij minder tijd in beslag neemt, ten volle voldoet aan eisen van zorgvuldigheid en rechtsbescherming, ook al kent die besluitvormingsprocedure minder fasen en zijn de termijnen korter. Waar het om gaat is dat een limitatief aantal projecten, genoemd in de bijlage, spoediger worden gerealiseerd dan met toepassing van de reguliere wetgeving het geval zou zijn. Het gaat daarbij steeds om het realiseren van een extra-rijstrook in enigerlei vorm. Voorts dient bedacht te worden dat voor slechts een gedeelte van de projecten (circa 13 projecten), genoemd in de bijlage, de Tracéwet zou gelden. Het aantal projecten waarvoor de Tracéwet buiten werking wordt gesteld is dus nogal beperkt. Het buiten werking stellen van de procedure uit de Tracéwet voor deze projecten houdt niet in dat de belangen van de betrokken burgers niet zorgvuldig zouden moeten worden afgewogen. Ook in het wetsvoorstel blijft zorgvuldigheid voorop staan. Het wegaanpassingsbesluit is een integraal besluit waarbij alle betrokken belangen dienen te worden afgewogen; op de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit is immers de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard en is voorzien in rechtsbescherming op dezelfde wijze als is voorzien in de Tracéwet.

Wij kunnen de leden van de SP-fractie dan ook niet volgen in hun veronderstelling dat het wetsvoorstel een sluiproute creëert. Indien voor een bepaald project op de bijlage de vluchtstrook als spitsstrook moet worden ingericht, is voor dat project na het realiseren daarvan de procedure van die wet niet meer van toepassing. Zou vervolgens ten behoeve van een nieuwe vluchtstrook een procedure moeten worden gevolgd, dan is daarop de spoedwet niet van toepassing. De aanleg van een nieuwe vluchtstrook is, nadat het inrichten van de vluchtstrook als spitsstrook is gerealiseerd op basis van de spoedwet, een ander project, waarop de reguliere wetgeving van toepassing is. Het is derhalve niet zo dat voor een bepaald project bij herhaling de spoedwet wordt toegepast. Die reguliere wetgeving, zowel voordat de spoedwet in werking is getreden als nadat deze is uitgewerkt, is dan ofwel de Tracéwet, ofwel, zo deze niet van toepassing is, de Wet op de Ruimtelijke Ordening c.a. De toepasselijkheid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening c.a. houdt dus in dat ook de mogelijkheid tot aanpassing van de hoofdweg bestaat zonder toepassing van de Tracéwet en betekent tevens dat de spoedwet in dat opzicht geen nieuwe mogelijkheden opent. Overigens verdient vermelding dat het door deze leden genoemde voorbeeld strikt genomen niet erg reëel is: het inrichten van de vluchtstrook als spitsstrook betekent niet dat er geen vluchtstrook meer is; buiten de spitstijden fungeert de spitsstrook als vluchtstrook.

ARTIKELSGEWIJZE DEEL

Artikel 2, tweede lid

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen wat moet worden verstaan onder «aard van het project».

Met deze woorden wordt bedoeld op dezelfde woorden die in de kop van de bijlage zijn vermeld. Het gaat om de kernachtige omschrijving van de soort maatregelen die in het wegaanpassingsproject moeten worden geregeld, bijvoorbeeld het inrichten van de vluchtstrook als spitsstrook.

Dezelfde leden vroegen voorts wat wordt bedoeld met de opmerking in de memorie van toelichting dat in de mogelijkheid om de bijlage op bepaalde punten te wijzigen bij amvb is voorzien met het oog op een goede realisatie van projecten.

Grondlijn is dat geen nieuwe projecten buiten de formele wetgever om kunnen worden toegevoegd bij algemene maatregel van bestuur. Gelet op de ervaringen met de Deltawet grote rivieren is er echter wél behoefte aan om binnen de op de bijlage aangegeven projecten op onderdelen aanpassingen te kunnen doorvoeren. Te denken valt aan het enigszins aanpassen van de kilometrering van het project, omdat dit bij nader inzien een efficiëntere maatregel is.

Artikel 3

De leden van de GroenLinks-fractie misten een goede analyse over de verschillen tussen de Tracéwet en de spoedwet en welke onderdelen van de spoedwet aan de Tracéwet zijn ontleend.

Artikel 3 maakt duidelijk dat voor projecten die op de bijlage bij de Spoedwet zijn genoemd, in afwijking van artikel 2 van de Tracéwet, de tracéwetprocedure niet van toepassing is. Voor het merendeel van de projecten zou overigens ook zonder artikel 3 van de Spoedwet de tracéwetprocedure niet van toepassing zijn, omdat deze projecten niet voldoen aan de criteria van artikel 2 van de Tracéwet. Hoewel uiteindelijk voor slechts een beperkt aantal projecten, gezien artikel 2, tweede lid, onder b, de tracéwetprocedure normaliter van toepassing zou zijn, kan artikel 3 van de Spoedwet niet gemist worden. Immers voorkomen moet worden dat er twee wettelijke procedures naast elkaar ontstaan en van toepassing zijn. Dat is ongewenst.

Het feit dat de tracéwetprocedure niet van toepassing is, betekent niet dat er formeel en inhoudelijk gezien sprake is van geheel andere eisen dan die gesteld worden aan tracébesluiten. Zo is artikel 4 van de Spoedwet vrijwel geheel ontleend aan de artikelen 1, eerste lid, onder f en h, en artikel 11, tweede en vierde lid. Ook de artikelen 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 en 16 zijn vormgegeven aan de hand van artikelen uit de Tracéwet. In de memorie van toelichting is gemotiveerd aangegeven waarom voor wat betreft de vergunningen, de rechterlijke termijnen en de inspraak van de Tracéwet afwijkende bepalingen zijn opgenomen. Nu het onderhavige wetsvoorstel met het oog op bespoediging van besluitvormingsprocedures niet voorziet in een specifieke trajectnota en een ministerieel «standpunt», zijn – dat zal duidelijk zijn – geen pendanten van de betreffende Tracéwet-artikelen opgenomen. De trajectnota moet gezien worden als de verkeer- spendant van het gelijktijdig opgestelde MER en heeft een grote waarde voor vooral de aanlegprojecten. Wel kan worden opgemerkt dat bij de m.e.r.-plichtige wegaanpassingsbesluiten de in artikel 4 van de Tracéwet genoemde onderwerpen grotendeels zullen terug komen in het MER en het (ontwerp-) wegaanpassingsbesluit.

Artikel 4

De leden van de CDA-fractie vroegen of artikel 4, tweede lid, voldoende garantie biedt dat de maatregelen niet leiden tot onevenredige schade op landbouwkundig, ecologisch en landschappelijk gebied.

Uit de formulering van de aanhef van het tweede lid moet niet worden afgeleid dat er te weinig garantie zou zijn dat de in de vraag genoemde aspecten voldoende tot hun recht komen. Bij de totstandkoming van de wegaanpassingsbesluiten geldt voor de minister artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, inhoudende dat de voor belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Mocht een belanghebbende van oordeel zijn dat hem onevenredig nadeel wordt toegebracht, dan kan hij in het kader van de terinzagelgging van het ontwerp-besluit de minister daarop wijzen. Indien hij meent dat zulks ook nog het geval is met het besluit zelf, dan is er de wettelijke waarborg (artikel 13 van het wetsvoorstel) dat hij ten aanzien van die aangelegenheid beroep kan instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De rechter toetst daarbij aan de wet en aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Wat de wet betreft is nog van belang artikel 4, eerste lid, onder b, van het wetsvoorstel, waarin is voorgeschreven dat het wegaanpassingsbesluit een beschrijving moet bevatten van de gevolgen van het wegaanpassingsproject voor de daarbij betrokken belangen en van de wijze waarop met die belangen is rekening gehouden. Die bepaling dwingt er dus toe dat in het besluit rekenschap wordt afgelegd ten aanzien van de manier waarop rekening is gehouden met landbouwkundige, ecologische en landschappelijke belangen, voor zover deze belangen in de context van het individuele besluit aan de orde zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks meenden dat de generieke aanduiding van de richtlijnen van de Europese Unie moet worden vervangen door een specifieke opsomming.

Naar ons oordeel moet daartoe niet worden overgegaan. Zou een uitputtende opsomming op wetsniveau worden gegeven, dan kan geen rekening worden gehouden met nieuwe richtlijnen, die na de plaatsing van de wet in het Staatsblad worden vastgesteld. Door de formule van artikel 4, eerste lid, onder d, wordt bij voorbaat rekening gehouden met nieuwe EU-voorschriften in de vorm van nieuwe richtlijnen of wijzigingen van bestaande. Op grond van praktische en wetgevingstechnische overwegingen heeft de formule van het wetsvoorstel derhalve bepaald voordelen.

Dezelfde leden meenden dat er behoefte is aan een apart artikellid, waarin wordt verduidelijkt welke inhoudelijke en motiveringseisen aangaande de toepasselijke EU-richtlijnen worden gesteld aan wegaanpassingsbesluiten.

Naar ons oordeel bestaat daaraan geen behoefte, nog daargelaten dat bedoelde regelingen zich moeilijk verdragen met het kabinetsbeleid, gericht op een sobere inrichting van de regelgeving. De inhoudelijke eisen vloeien rechtstreeks voort uit de inhoud van de desbetreffende richtlijnen, in samenhang met de Nederlandse wetgeving ter implementatie van de richtlijn. Het past daarbij niet dat aanvullend specifieke op de materie van de spoedwet toegespitste inhoudelijke voorzieningen in het onderhavige wetsvoorstel worden opgenomen. Wat betreft motiveringseisen is er evenmin aanleiding tot het treffen van bijzondere wettelijke voorzieningen. Ter zake gelden algemene beginselen op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen hoeveel snelheidsverlaging zal worden doorgevoerd.

Deze vraag kan in zijn algemeenheid niet worden beantwoord. De specifieke situatie bij het concrete project is bepalend voor de vraag of en zo ja hoeveel verlaging van de maximumsnelheid wordt doorgevoerd. In het algemeen zij opgemerkt dat het instellen van een snelheidsverlaging zonder merkbaar effect reeds daarom niet wordt toegepast.

Dezelfde leden vroegen waarom in het tweede lid het woord «kan» wordt gebruikt in plaats van: «moet».

Voor de goede orde zij opgemerkt dat de redactie van de onderhavige bepaling onder invloed van een door de Tweede Kamer aanvaard amendement is gewijzigd. De bepaling opent nu met de formule: Het wegaanpassingsbesluit bevat, voor zover van toepassing... De door genoemde leden voorgestelde formulering lijkt ons bepaald geen verbetering. Het gaat erom dat de in het tweede lid opgesomde onderwerpen niet per definitie bij ieder wegaanpassingsbesluit aan de orde zijn. Daarom werd in het aanvankelijke wetsvoorstel gesproken over «kan» en wordt in het nu voorliggende gesproken over «voor zover van toepassing».

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen of de minister bereid is om de in artikel 4, tweede lid, genoemde onderdelen imperatief onderdeel uit te laten maken van het wegaanpassingsbesluit.

In artikel 4 wordt ten aanzien van de daar genoemde aspecten onderscheid gemaakt tussen hetgeen in alle gevallen, ongeacht het soort wegaanpassingsproject, in het wegaanpassingsbesluit dient te worden opgenomen (eerste lid) en hetgeen afhankelijk van de omstandigheden van het concrete project in het wegaanpassingsbesluit wordt opgenomen (tweede lid). Op basis van dit onderscheid mag niet worden geconcludeerd dat bepaalde, in het tweede lid aangeduide belangen niet op evenwichtige wijze in de besluitvorming zullen worden betrokken. Dit blijkt ook uit de redactie van het tweede lid, dat immers bepaalt dat het wegaanpassingsbesluit de in dat bedoelde onderwerpen dient te vatten, voor zover zij van toepassing zijn. Het eerste lid houdt imperatief in dat het wegaanpassingsbesluit onder meer een beschrijving bevat van de gevolgen daarvan voor alle daarbij betrokken belangen en van de wijze waarop met die belangen is rekening gehouden (waarbij voor de goede orde zij aangetekend dat het aspect geluidhinder beheerst wordt door de artikelen 5 en 6). Met het onderscheid tussen het eerste en het tweede lid is geen hiërarchie van belangen op wetsniveau bepaald. Het niet meewegen van belangen, vermeld in het tweede lid, in het geval er wel aanleiding toe bestaat, zal leiden tot problemen bij een rechterlijke toetsing.

Aangezien niet bij voorbaat vaststaat dat de in het tweede lid genoemde elementen bij alle wegaanpassingsbesluiten aan de orde zullen zijn, zijn deze niet in het eerste lid vermeld. Sommige projecten van de bijlage leiden niet tot ingrijpende fysieke maatregelen. In deze gevallen zal veelal geen toepassing gegeven hoeven te worden aan artikel 4, tweede lid.

De leden van de fractie van GroenLinks stelden de vraag in hoeverre de onderdelen a en d van het tweede lid van artikel 4 niet dezelfde materie bestrijken.

Beide onderdelen zijn ontleend aan overeenkomstige bepalingen in de Tracéwet. De reikwijdte van de beide onderdelen is verschillend. Hetgeen bepaald is in artikel 4, tweede lid, onder a, ziet op maatregelen

van landschappelijke, landbouwkundige of ecologische aard, die op die terreinen moeten worden getroffen om problemen die zouden ontstaan bij uitvoering van het wegaanpassingsbesluit te voorkomen of te beperken. Artikel 4, tweede lid, onder d, ziet op de wijze waarop de aan te passen weg landschappelijk moet worden ingepast. Waar in redelijkheid niet kan worden gevraagd om inpassingsmaatregelen te treffen, dienen compenserende maatregelen te worden getroffen, zo bepaalt dit artikelonderdeel. Gesteld kan worden dat onderdeel d een verbijzondering is van onderdeel a, voor zover het betreft landschappelijke aspecten.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen zich af wat bedoeld wordt met de in artikel 4, tweede lid, onder d, voorkomende zinsnede dat waar inpassing van de aan te passen weg in de omgeving «in redelijkheid» niet kan worden verlangd, compenserende maatregelen worden getroffen. Verder vroegen zij welk betrokken bestuursorgaan beoordeelt wanneer dit in redelijkheid niet kan worden verlangd.

De woorden «in redelijkheid» brengen tot uitdrukking dat niet kan worden volstaan met een subjectief oordeel over de vraag of inpassingsmaatregelen worden getroffen. Objectief houdbaar moet zijn of inpassing in het concrete geval nodig is. Omdat maatstaven ontbreken, wordt gewerkt met het redelijkheidsbegrip.

De minister van Verkeer en Waterstaat beslist door vaststelling van het wegaanpassingsbesluit mede over de inpassingsmaatregelen, en waar deze in redelijkheid niet kunnen worden verlangd, welke compenserende maatregelen zullen worden getroffen. In het wegaanpassingsbesluit wordt mede aangegeven wanneer en waar eventuele compenserende maatregelen gerealiseerd zijn. Indien van toepassing zal een landschapsplan of een compensatieplan worden vastgesteld, waarnaar in het wegaanpassingsbesluit kan worden verwezen.

Overigens merken wij op dat artikel 4, tweede lid, onder d, geenszins een nieuwe bepaling is. De voornoemde bepaling is rechtstreeks overgenomen uit artikel 11, vierde lid, van de Tracéwet en uit artikel 39j, derde lid, van het door de Tweede Kamer aanvaarde wetsvoorstel inzake de rijksprojectenprocedure.

Artikel 5

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen of de belangrijkste reden om een aantal lopende procedures onder deze wet te brengen, gelegen is in het feit dat aldus de inpassingsmaatregelen om de in het verleden vastgestelde geluidnormen alsnog te respecteren, daarmee kunnen worden uitgesteld.

Artikel 5 is van toepassing op de projecten die zijn opgenomen onder A van de bijlage bij de wet en die op dit moment de procedure van de Tracéwet volgen.

Op het punt van geluid verandert er voor deze projecten echter niets, aangezien dezelfde artikelen van de Wet geluidhinder die in het kader van de tracéwetprocedure van toepassing zijn ook in het kader van de spoedwet onverkort van toepassing zijn. De voor deze projecten benodigde geluidmaatregelen zullen meteen in het kader van de uitvoering van het project worden meegenomen en dus niet in de tijd worden vooruitgeschoven.

Dezelfde leden stelden dat artikel 5, tweede lid, onder c, vaag is door te spreken over «aanduiding» in plaats van het vaststellen van de te treffen maatregelen. Zij vroegen of er dan een plan van aanpak en een reservering van financiële middelen voor inpassingsmaatregelen is en zij

stelden de vraag of het treffen van afdoende maatregelen anders dan tot nu toe niet goed geregeld is.

In artikel 5, tweede lid, onder c, is overeenkomstig artikel 1, eerste lid, onder h, sub 3, van de Tracéwet opgenomen dat in een wegaanpassingsbesluit de te treffen geluidwerende maatregelen «aangeduid» moeten worden. Het gaat hierbij om het exact weergeven van de kilometeringen waartussen het desbetreffende geluidscherm dan wel de desbetreffende geluidswal geplaatst zal worden. Dit is van belang aangezien het wegaanpassingsbesluit, evenals een tracébesluit, zal gelden als vrijstelling in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op grond van het wegaanpassingsbesluit is het derhalve mogelijk een bouwvergunning voor een dergelijk geluidscherm aan te vragen.

Artikel 5 is van toepassing op de projecten onder A van de bijlage, de zogenaamde projecten van structurele aard. In deze projecten wordt op dezelfde manier omgegaan met te treffen geluidmaatregelen als in projecten die de tracéwetprocedure volgen. De geluidwerende voorzieningen worden dan ook aangebracht gedurende de uitvoering van het project. De voor deze geluidmaatregelen benodigde financiën maken onlosmakelijk onderdeel uit van de projectkosten.

Dezelfde leden vroegen waarom in artikel 5, derde lid, niet helder is vastgelegd dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden conform de Wet geluidhinder in stand blijven en hoe omgegaan wordt met situaties waarin niet eerder hogere waarden zijn vastgelegd. De leden stelden bovendien de vraag of in het verleden vastgestelde hogere waarden worden gerespecteerd of dat in plaats daarvan soepeler geluidmaxima voor de betreffende woningen worden vastgesteld. Tevens wilden zij weten of dezelfde procedures gevolgd worden als ingevolge de Wet geluidhinder.

Artikel 5 verklaart voor de projecten als vermeld onder A van de bijlage het geluidregime zoals dit normaliter geldt voor projecten onder de tracéwetprocedure van toepassing. Hierdoor wordt er op geen enkele wijze afgeweken van de normering zoals deze bij wegverbredingen in het kader van de Tracéwet geldt.

Op grond van de van toepassing verklaarde artikelen van de Wet geluidhinder zal dan ook akoestisch onderzoek verricht moeten worden. Wanneer naar aanleiding van dit akoestisch onderzoek blijkt dat geluidmaatregelen niet mogelijk dan wel niet doelmatig zijn, dan wel de te treffen geluidmaatregelen onvoldoende doeltreffend, om te voldoen aan de voorkeurswaarde (op grond van de Wet geluidhinder kan dat zijn 50 dB(A), de heersende geluidbelasting, maar ook een in het verleden vastgestelde hogere waarde), kunnen hogere waarden vastgesteld worden. Deze hogere waarden kunnen binnen de bandbreedte die de Wet geluidhinder hiervoor toestaat, hoger zijn dan eventueel in het verleden vastgestelde hogere waarden.

De te voeren geluidprocedure wijkt niet af van de procedure zoals deze gevoerd wordt bij projecten die de procedure van de Tracéwet volgen. De beslissing tot vaststelling van de hogere waarden wordt, overeenkomstig artikel 5, tweede lid, onder b, van de Spoedwet wegverbreding, opgenomen in het wegaanpassingsbesluit, zoals dit ook bij tracéwetprojecten gebeurt middels vaststelling van de hogere waarden in het tracébesluit. Bovendien is dezelfde waarborg voor de rechtsbescherming ingebouwd door onder meer aan de bewoners van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld het ontwerp-wegaanpassingsbesluit toe te zenden. Dit houdt verband met de omstandigheid dat het ontwerp-wegaanpassingsbesluit voor zover het het voornemen tot vaststelling van een hogere waarde betreft in de plaats treedt van een ontwerp-hogere-waardebeschikking van gedeputeerde

staten of de Minister van VROM. Een dergelijke ontwerp-hogere-waardebeschikking wordt immers ook toegezonden aan belanghebbenden. In het kader van de bedenkingen tegen het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het beroep tegen het wegaanpassingsbesluit kan een burger opkomen tegen een in het wegaanpassingsbesluit opgenomen hogere waarde.

Artikelen 5 en 6

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen waarom aan de artikelen 5 en 6 niet een lid wordt toegevoegd zodat de in het verleden vastgestelde hogere waarden worden opgenomen in het wegaanpassingsbesluit en deze waarden ook de in de toekomst geldende norm voor de betreffende woningen vormen.

Ook conform de reguliere artikelen van de Wet geluidhinder is het binnen een bandbreedte mogelijk om af te wijken van in het verleden vastgestelde hogere waarden, en kunnen nieuwe waarden worden vastgesteld, die hoger zijn dan de eerder vastgestelde. Vandaar dat er niet voor gekozen is een restrictie in de spoedwet op te nemen die de Wet geluidhinder ook niet kent.

Artikel 6

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom pas uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan van maatregelen tegen geluidsoverlast wordt vastgesteld.

Voor het akoestisch onderzoek ten behoeve van het plan zullen onder andere in het verleden vastgestelde hogere waarden geïnventariseerd moeten worden. Deze inventarisatie kost veel tijd. Deze gegevens zijn immers veelal niet digitaal beschikbaar en gaan soms terug tot halverwege de jaren '80 van de vorige eeuw. Verder zal de termijn van twee jaar nodig zijn om op basis van de geïnventariseerde gegevens het akoestisch onderzoek uit te voeren. Met name de in het kader van dit onderzoek te verrichten dimensionering van geluidsmaatregelen vereist maatwerk en kost veel tijd.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen welke versnelling bereikt wordt wanneer bij het verstrekken van akoestische gegevens volstaan wordt met de 70 dB-contour en hoe zo getoetst kan worden of in geval van in het verleden vastgestelde hogere waarden hieraan wordt voldaan. Bovendien vroegen zij waarom geen gegevens over de geluidbelasting ruim na openstelling van de extra rijstrook worden verschaft.

Voor de projecten op de B-lijst is gekozen voor een gefaseerde aanpak van geluidhinder. De toetsing aan normen en het vervolgens dimensioneren van geluidmaatregelen vereist maatwerk en kost veel tijd. Dit komt onder andere voort uit de vereiste inventarisatie van de in het verleden vastgestelde hogere waarden.

Het 70 dB-onderzoek betreft een momentopname. Achtergrond hiervan is dat daar waar in de huidige situatie (dus zonder prognoses e.d.) reeds sprake is van een overschrijding op woningniveau van deze, in zijn algemeenheid op grond van de Wet geluidhinder, maximaal toegestane geluidbelasting, vooruitlopend op de geluidmaatregelen van het plan, in beginsel een wegdek 3 dB(A) stiller dan het huidige wegdek zal moeten worden aangebracht. Door te volstaan met het berekenen van de 70 dB(A)-contour op basis van de verkeersgegevens van 2000 is het onderzoek snel af te ronden. Toetsing aan eventueel vastgestelde hogere waarden vindt plaats in het kader van het voor het plan uit te voeren akoestisch onderzoek. Het in dat kader te verrichten akoestisch onderzoek

zal ook betrekking hebben op de geluidbelasting in het tiende jaar na realisatie van de wegverbreding. De geluidmaatregelen die in het plan worden vastgesteld, zien dan ook op het terugdringen van de toekomstige situatie, terwijl het toepassen van een stiller wegdek ziet op het terugdringen van de geluidbelasting in de huidige situatie.

De leden van de GroenLinks-fractie stelden de vraag waarom het aanbrengen van geluidreducerend asfalt niet wordt voorgeschreven in alle gevallen dat eerder vastgestelde hogere waarden worden overschreden. Zij vroegen bovendien of dit d-Zoab dan op alle rijstroken wordt aangebracht.

Ten aanzien van de projecten die onder B van de bijlage staan vermeld is artikel 6 van toepassing. Bij deze projecten gaat het om aanpassingen aan de weg waardoor bijvoorbeeld de vluchtstrook gedurende de ochtend- en avondspits opengesteld kan worden. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. In het wetsvoorstel is voor deze categorie van projecten gekozen voor een gefaseerde aanpak van geluidhinder. Het akoestisch onderzoek dat voor het ontwerp-wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd, beperkt zich tot het constateren van overschrijdingen van 70 dB(A). Het uitgangspunt daarbij is geweest dat het in beginsel niet zo mag zijn dat overschrijdingen in de huidige situatie van de maximaal toegestane geluidbelasting in de zin van de Wet geluidhinder (70 dB(A) zonder meer voort mogen duren. Een toets aan eventueel vastgestelde hogere waarden vindt pas plaats in het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het, twee jaar na het onherroepelijk zijn van het wegaanpassingsbesluit op te stellen, plan wordt uitgevoerd. Op basis van onder meer die toets worden de te treffen geluidsmaatregelen voor het geluidplan bepaald. Daar zou, als daar aanleiding toe is, ook de toepassing van een stiller wegdek deel van uit kunnen maken. Aangezien primair in het wegaanpassingsbesluit een eventueel besluit tot het aanbrengen van een stil wegdek wordt opgenomen, is dit derhalve niet gekoppeld aan overschrijdingen van hogere waarden. Het besluit tot het aanbrengen van een stiller wegdek beperkt zich overigens niet alleen tot, bijvoorbeeld, de als spitsstrook in te richten vluchtstrook, maar zal ook op de aanliggende rijstroken van toepassing zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks gaven aan in de leden 5 en 6 niet duidelijk te vinden of de bestaande hogere waarden worden gerespecteerd of dat de formulering duidt op het terugbrengen van de geluidbelasting naar 70 dB(A) of dat er nieuwe hogere waarden worden vastgesteld.

Wanneer naar aanleiding van het uit te voeren akoestisch onderzoek in het kader van het plan blijkt dat geluidmaatregelen niet mogelijk dan wel niet doelmatig zijn, dan wel onvoldoende doeltreffend om te voldoen aan de voorkeurswaarde, zoals die geldt op grond van de Wet geluidhinder, zal de geluidbelasting na wijziging vastgesteld worden. Deze waarden kunnen hoger zijn dan eventueel in het verleden vastgestelde hogere waarden en zullen voor eventuele latere procedures in het kader van de Wet geluidhinder gelden als hogere waarden. Indien men het niet eens is met de vastgestelde waarden, kan daartegen beroep worden ingesteld. Daarnaast zal bij het toestaan van hogere waarden getoetst moeten worden of aan de vereiste binnenwaarde van de geluidsbelastingen wordt voldaan. Is dat niet het geval, dan zullen er maatregelen aan de gevels van de woningen getroffen dienen te worden.

Ten aanzien van het achtste lid stelden dezelfde leden dat de rechtsbescherming van omwonenden ernstig wordt aangetast omdat vervangende soepeler hogere waarden kunnen worden vastgesteld.

Aangezien op de voorbereiding van het plan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is en tegen het plan beroep openstaat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal de rechtsbescherming van omwonenden niet ernstig aangetast worden. Bovendien zal het plan zoals alle besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd moeten worden.

Artikel 7

De leden van de fractie van GroenLinks meenden dat de in artikel 7, eerste lid, genoemde termijn van terinzageligging te kort is.

Wij wijzen erop dat de door deze leden genoemde termijn van vier weken als gevolg van een nota van wijziging op zes weken gesteld is. Naar ons oordeel is deze termijn voldoende ruim om te reageren op de ter inzage gelegde stukken. Voor de goede orde merken wij voorts op dat, anders dan de vragenstellers menen, de terinzageligging slechts betrekking heeft op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de aanvragen met betrekking tot de besluiten ter uitvoering daarvan. Zij heeft dus niet betrekking op de andere door deze leden genoemde besluiten, te weten de besluiten inzake onteigening en nadeelcompensatie en besluiten krachtens de Belemmeringenwet Privaatrecht. Daarvoor worden na de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten aparte procedures gevolgd, in het kader waarvan ook ten aanzien van de voorgenomen besluiten op die terreinen kan worden gereageerd door de belanghebbenden.

Artikel 9

De leden van de CDA-fractie stelden een vraag over de in artikel 9 aan de minister van Verkeer en Waterstaat toebedeelde termijn, die veel ruimer is dan die van andere betrokkenen.

In artikel 9 gaat het om de termijn van vaststelling van het wegaanpassingsbesluit, die is gesteld op 10 weken na de laatste dag van terinzageligging van het ontwerp daarvan. Het gaat hier om het belangrijkste besluit in het totale proces, in het kader waarvan tevens moet worden zorggedragen voor coördinatie met de verschillende bevoegde gezagen (andere ministers, provincies, gemeenten en waterschappen) met betrekking tot de besluiten die nodig zijn ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit. Voorts dient intern door de betrokken regionale directies van Rijkswaterstaat te worden afgestemd met het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat en met het ministerie. Ook dient in voorkomend geval het advies van de Commissie voor de m.e.r. te worden verwerkt. Gelet op het vorenstaande is de termijn bepaald niet lang. Dit is evenmin het geval in vergelijking met de tracéwet, waar de wettelijke termijn voor het vaststellen van het tracébesluit 5 maanden bedraagt na het vaststellen van het ontwerp-tracébesluit.

Van de mogelijkheid om te verlengen zal in het belang van de gewenste bespoediging een terughoudend gebruik worden gemaakt. Desalniettemin is een zodanige voorziening wenselijk teneinde te voorkomen dat in specifieke gevallen onder druk van een stringente wettelijke termijn een onzorgvuldige beslissing wordt genomen. Wordt van de verlengingsmogelijkheid gebruik gemaakt, dan kan daarop toezicht vanwege de politiek worden uitgeoefend: het wetsvoorstel bevat de verplichting dat in zodanig geval informatie aan de Staten-Generaal wordt verstrekt.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen aan te geven welke wet- en regelgeving voor de onderscheiden wegaanpassingsprojecten van toepassing is.

Het is in dit stadium nog te vroeg om per wegaanpassingsproject een volledig overzicht te geven. Dit overzicht kan pas worden verstrekt in het kader van de totstandbrenging van de separate wegaanpassingsbesluiten en de besluiten ter uitvoering van die besluiten. Bovendien kan toepassing van artikel 2, tweede lid, van het wetsvoorstel er toe leiden dat de aard van het project en het aantal rijstroken bij algemene maatregel van bestuur kunnen worden gewijzigd. Als gevolg hiervan kan ook de van toepassing zijnde wet- en regelgeving veranderen.

Zonder volledig te willen zijn, valt in ieder geval te denken aan:

- Woningwet. Voor meer dan marginale veranderingen (artikel 43, tweede lid, onder f, Woningwet) aan een kunstwerk is een bouwvergunning nodig. Ook voor het plaatsen van een damwand (als vervanging van een meer ruimte innemend talud) is een bouwvergunning nodig.
- Wet milieubeheer, provinciale grondwaterbeschermingsgebieden. Om in een grondwaterbeschermingsgebied de vluchtstrook te mogen gebruiken als rijstrook kan een ontheffing van de provinciale milieuverordening nodig zijn.
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo). Aan de ontheffing van de provinciale milieuverordening kan de voorwaarde worden verbonden dat er ter hoogte van het grondwaterbeschermingsgebied een riolering of andere voorziening getroffen dient te worden waarbij weer door middel van een puntlozing het opgevangen wegwater op oppervlaktewater geloosd wordt. Hiervoor is een Wvo-vergunning nodig.
- Grondwaterwet, provinciale grondwaterverordening. Voor het droogpompen van een bouwput kan een grondwater-onttrekkingsvergunning nodig zijn.
- Ontgrondingenwet, provinciale ontgrondingenverordening. Indien er grondverzet plaatsvindt dat de drempel, gesteld in de Ontgrondingenwet of provinciale ontgrondingenverordening overschrijdt, is er een ontgrondingenwetvergunning nodig.
- Waterschapswet, keurverordening. Voor het aanpassen van bermsloten kan een keurvergunning nodig zijn.
- Wegenverkeerswet 1994, Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Om de snelheidsbeperkingen of inhaalverboden in te stellen zijn verkeersbesluiten nodig.
- Flora- en faunawet. Vanwege het feit dat er dicht bij de berm motorvoertuigen komen te rijden kan er verstoring optreden van diersoorten die beschermd zijn. Hiervoor kan een ontheffing op basis van artikel 75 van de Flora- en faunawet nodig zijn.
- Provinciale wegenverordening. Indien er werkzaamheden moeten verricht op of aan het provinciaal wegennet kan een ontheffing nodig zijn op basis van de provinciale wegenverordening.
- Gemeentewet, Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een ontheffing van de APV nodig zijn.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen zich af met welk doel bestuursorganen binnen 10 weken ontwerpen van besluiten aan de minister van Verkeer en Waterstaat dienen te sturen.

Tussen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten dient inhoudelijk afstemming plaats te vinden en tegelijkertijd dient voortgang plaats te vinden ten aanzien van de totstandbrenging van de uitvoeringsbesluiten. Het gekozen systeem ziet er daarom als volgt uit. Eerst wordt het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage gelegd, alsmede de aanvragen tot het nemen van de uitvoeringsbesluiten. Deze stukken liggen zes weken ter inzage. Vervolgens moet binnen 10 weken na de laatste dag van terinzageligging het wegaanpassingsbesluit worden vastgesteld. Om de voortgang erin te houden moeten binnen diezelfde termijn ontwerp-uitvoeringsbesluiten worden opgesteld en gezonden aan de minister, die op die wijze de voortgang kan bewaken alsmede de inhoud van de voorgenomen uitvoeringsbesluiten kan toetsen. Eenzelfde systeem is neergelegd in de Wet op de waterkering. Aan artikel 9, derde lid, bestaat beslist behoefte uit een oogpunt van bevordering van voortgang van het proces, coördinatie en voortgangscntrole.

De leden van de fractie van GroenLinks merkten op dat zij de termijn van vier weken in artikel 10, eerste lid, te kort vinden.

Wij wijzen erop dat als gevolg van de tweede nota van wijziging de termijn is gesteld op zes weken.

Artikel 10

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen 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.

Allereerst willen wij opmerken dat, anders dan genoemde leden menen, artikel 20, zevende lid, van de Tracéwet niet hetzelfde onderwerp regelt als artikel 10, eerste lid, van het onderhavige wetsvoorstel. Artikel 20, zevende lid, van de Tracéwet heeft meer gelijkenis met artikel 10, derde lid, van het onderhavige wetsvoorstel, waarin de bevoegdheid van de minister is geregeld om een zgn. indeplaatstredingsbesluit te nemen, als het in eerste aanleg bevoegde bestuursorgaan niet of niet tijdig een ontwerp-besluit op de aanvraag aan de minister zendt dan wel niet of niet tijdig op de aanvraag beslist, dan wel een beslissing neemt die naar het oordeel van de minister wijziging behoeft.

In antwoord op de vraag of de termijn belemmerend is voor een goede uitvoering van de regelgeving op het terrein van natuur en landschap merken wij op dat naar onze mening dit niet het geval is. De onderhavige bepaling moet niet geïsoleerd worden beschouwd. Zij is onderdeel van een totaal van procedureregels, gericht op bespoediging, waarbij evenwel de zorgvuldigheid geenszins uit het oog is verloren. In het gekozen systeem is tegelijkertijd aan de orde de voorbereiding van de besluitvorming ten principale en die van de uitvoeringsbesluiten. De natuur- en landschapsaspecten zijn derhalve van meet af aan in de totale besluitvorming betrokken. Het is derhalve niet zo dat deze pas aan de orde komen in het kader van de uitvoeringsbesluiten. Er is derhalve daarvoor meer tijd beschikbaar dan de periode van zes weken. Het wegaanpassingsbesluit is een integraal besluit, waarbij alle relevante belangen in de afweging worden betrokken. Na het opstellen van een concept van het wegaanpassingsbesluit vindt direct een inventarisatie plaats van de aan de orde zijnde uitvoeringsbesluiten en worden vervolgens de desbetreffende aanvragen voor die uitvoeringsbesluiten ingediend bij de bevoegde bestuursorganen. Gelijktijdig liggen ter visie het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de bedoelde aanvragen om uitvoeringsbesluiten.

Voor de vaststelling van de uitvoeringsbesluiten is zelfs meer tijd beschikbaar dan voor het wegaanpassingsbesluit. Het wegaanpassingsbesluit dient immers, ingevolge artikel 9, eerste lid, van het onderhavige wetsvoorstel te worden genomen binnen 10 weken na de laatste dag van terinzagelgging van het ontwerp. Voor de uitvoeringsbesluiten is 6 weken extra beschikbaar. Dit betekent dat, te rekenen vanaf de dag van terinzagelgging van de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten en in aanmerking nemend dat die terinzagelgging 6 weken duurt, voor de besluitvorming ten aanzien van de uitvoeringsbesluiten 22 weken beschikbaar is. Naar ons oordeel is die termijn alleszins ruim om een verantwoorde besluitvorming te realiseren, met inbegrip van het verrichten van het eventueel noodzakelijke onderzoek met betrekking tot beschermde dier- en plantensoorten en het eventueel inwinnen van deskundigenadviezen. Het is geenszins de bedoeling dat het wettelijk beschermingsniveau op het onderhavige terrein van natuur en landschap wordt losgelaten. Te dezen blijft de reguliere wetgeving geheel van toepassing. Het wetsvoorstel verandert daaraan niets.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen hoe is gewaarborgd dat inspraak ter zake van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit plaatsvindt.

Dit is geregeld in artikel 7, eerste lid. Daar is bepaald dat op de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing is.

Dezelfde leden stelden dat er onvoldoende moeite wordt genomen om na te denken over de vraag welke andere besluiten ter uitvoering nodig zouden kunnen zijn en in hoeverre op deze besluiten ook de openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

In dit stadium is het niet mogelijk aan te geven welke concrete uitvoeringsbesluiten er per project moeten worden aangevraagd. Dit is afhankelijk van de concrete situatie van het wegaanpassingsproject. Er kunnen verschillende vergunningstelsels van toepassing zijn; te denken valt aan een vergunning op basis van de Wet milieubeheer, een bouwvergunning, een kapvergunning, een sloopvergunning etc. Verwezen wordt naar een antwoord op een vraag van dezelfde leden onder Artikel 9. Wij kunnen de leden van de fractie van GroenLinks wat betreft de toepassing van de Algemene wet bestuursrecht geruststellen. De vraag welke uitvoeringsbesluiten nodig kunnen zijn voor uitvoering is zeker aan de orde geweest ten tijde van het opstellen van het wetsvoorstel. In artikel 7, eerste lid, is daartoe geregeld dat met betrekking tot de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten in alle gevallen afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Voor het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten geldt dus eenzelfde rechtsregime. Dit schept dus procedurele duidelijkheid.

Artikel 13

De leden van de fractie van GroenLinks wilden de totale termijn voor de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voor de beslissing op de beroepen stellen op 32 in plaats van 24 weken.

Naar ons oordeel bevat het wetsvoorstel een voldoende ruime termijn voor de rechter. De termijn begint pas nadat het verweerschrift is uitgebracht. Alsdan geldt een termijn van 12 weken voor het houden van de zitting en het nemen van de beslissing. In bijzondere gevallen kan de Afdeling deze verlengen met maximaal 12 weken. Dit moet voldoende

worden geacht, ook daar waar een adviseur wordt ingeschakeld. De Afdeling kan ook die adviseur op termijn stellen. Daartoe is voor de toepassing van de onderhavige spoedwet voldoende aanleiding, zeker nu de Afdeling zelf op termijn is gesteld. De adviseur kan overigens ook reeds worden ingeschakeld voordat de termijn begint te lopen nadat de beroepschriften zijn ontvangen. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is de verlengingstermijn verdubbeld van 6 naar 12 weken.

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

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