

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)

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 1 mei 2003

In het verslag dat de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer heeft uitgebracht omtrent het bovengenoemde wetsvoorstel heeft de Commissie naar voren gebracht dat de openbare beraadslaging voldoende is voorbereid, vertrouwend dat een aantal onbeantwoorde vragen, met name van de fractie van GroenLinks, tijdig zal worden beantwoord.

Aan het verzoek van de Commissie om op nog een aantal onbeantwoorde vragen in te gaan wordt in het onderstaande, mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voldaan. Onze reactie heeft concreet betrekking op de eerder aan de Eerste Kamer gezonden brieven van:

- de gemeente De Bilt van 26 maart 2003;
- de gemeente Soest van 25 maart 2003;
- de gemeente Boxtel van 17 maart 2003;
- de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk van 14 januari 2003;
- de Stichting Natuur en Milieu van 30 januari 2003.

In het onderstaande wordt de kern van de brieven weergegeven en telkens voorzien van onze reactie. Voor zover de punten reeds zijn beantwoord in schriftelijke stukken met betrekking tot het wetsvoorstel, wordt, onder verwijzing naar de desbetreffende passages in de schriftelijke stukken, ter wille van de overzichtelijkheid de tekst waarnaar wordt verwezen hieronder opgenomen.

Brief gemeente De Bilt

In de brief van de gemeente De Bilt wordt aangegeven dat ooit vastgestelde geluidwaarden van 50/51 dB(A) nu worden overschreden en dat er bij de kern Groenekan Oostzijde, Maartensdijk en Hollandsche Rading etmaalwaarden worden bereikt die de 70 dB(A) overschrijden.

Op deze brief is in de nadere memorie van antwoord, blz. 6, reeds ingegaan en wel als volgt.

Wat betreft de effecten van het onderhavige wetsvoorstel op dit punt merken wij het volgende op. Allereerst zullen de spoedwetmaatregelen leiden tot een verbeterde doorstroming en een beperkte verhoging van de

geluidsbelasting. Daarnaast worden in het kader van de spoedwet de locaties waar de waarden van 70 dB(A) worden overschreden, aangepakt met maatregelen in de vorm van een geluidreducerende wegdeklaag, die tenminste een geluidsreductie van 3 dB(A) opleveren ten opzichte van het asfalt dat er ligt, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Verder wordt ten aanzien van de in de bijlage, onder B, opgenomen wegaanpassingsprojecten een verlaging van de maximumsnelheid voorgeschreven, waarvan de mate en de duur van de verlaging worden bepaald door de ernst van de belasting met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

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

Daarnaast – zo stelt de gemeente in haar brief – wordt pas bij geluidsintensiteiten die de 70 dB (A) te boven gaan actie ondernomen en voor alle geluidsintensiteiten die daaronder liggen kennelijk niet.

Opgemerkt dient te worden dat het onjuist is dat geen actie ondernomen zal worden voor de geluidbelastingen onder de 70 dB(A) bij het onderhavige bijlage-B-project. Dit zal echter eerst gebeuren op basis van het uiterlijk binnen twee jaar na het onherroepelijk zijn van het wegaanpassingsbesluit op te stellen plan waarin de benodigde geluidsmaatregelen zijn opgenomen.

Brief gemeente Soest

De gemeenteraad van Soest heeft in zijn brief een aantal punten van zorg uitgesproken. Zo zal – naar zijn mening – voor de inwoners van Soesterberg het project spitsstrook A28 Utrecht richting Amersfoort inhouden dat maatregelen ter bestrijding van de geluidhinder op de lange baan zullen worden geschoven, en dat terwijl over te treffen maatregelen reeds overeenstemming was bereikt tussen de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat.

Eind jaren '80 van de vorige eeuw zijn geluidsschermen geplaatst dan wel opgehoogd langs de A28 vanwege de sanering van de geluidssituatie voor de woningen in Oud-Soesterberg en ten behoeve van de nieuwbouwlocatie Mercury. Hiermee is voldaan aan de regels van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder kent geen tussentijdse momenten waarbij nagegaan dient te worden of nog voldaan wordt aan de gestelde normen. Eerst bij reconstructie van een weg zal als regel getoetst moeten worden aan in het verleden vastgestelde waarden.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding is de aanpassing van de A28 bij Soesterberg op de bijlage, onder B, geplaatst. Dit betekent dat het regime van de Wet geluidhinder niet van toepassing is, maar de specifieke bepalingen van het onderhavige wetsvoorstel. Binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit moet een plan zijn opgesteld met daarin opgenomen de te treffen geluidsmaatregelen. Het betekent derhalve niet dat hier geen geluidsmaatregelen getroffen zullen

worden, maar dat deze geluidsmaatregelen niet tegelijkertijd met de wegaanpassing zullen worden getroffen.

Naar onze mening is geen sprake van beloften aan de gemeente op basis waarvan zij mocht verwachten dat in een eerdere fase meer geluidsmaatregelen dan de reeds aanwezige zouden worden getroffen.

Daarnaast – zo stelt de gemeenteraad in zijn schrijven – zal het voorzien in een spitsstrook voor één richting de verkeersproblematiek rond de A28 zeker niet oplossen.

Het voorstel om alleen een spitsstrook op de zuidbaan van de A28 Utrecht richting Amersfoort te creëren, houdt verband met de visie dat files op de ring rondom een stedelijke agglomeratie mede ontstaan doordat verkeer dat van de ring af wil, vastloopt in knelpunten op de uitgaande wegen. Het oplossen van dergelijke terugslaannde files levert een aanzienlijke bijdrage aan de effectiviteit van het gehele wegennetwerk. Voor het leegtrekken van de ring rond een stedelijke agglomeratie worden hiervoor spitsstroken in de uitgaande richtingen ingezet.

In lijn met deze visie wordt alleen een spitsstrook op de zuidbaan van de A28, dus de uitgaande richting van de ring Utrecht, in het kader van de spoedwet gerealiseerd en niet tevens een spitsstrook op de noordbaan van de A28.

Brief gemeente Boxtel

In hun schrijven merken Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boxtel allereerst op dat voortzetting van de huidige (Tracéwet)procedure voor de A2 tot gevolg zal hebben dat de realisatie van de spitsstroken op eenzelfde moment zal kunnen plaatsvinden als middels de procedure van de spoedwet.

Naar onze mening is dit niet het geval. De spoedwet is er nu juist op gericht om te komen tot een aanzienlijke bespoediging ten aanzien van de aanpak van fileknelpunten. Dit gebeurt door in vergelijking tot de Tracéwet het aantal fasen van de besluitvormingsprocedures te beperken en voorts door de termijnen in te korten. In totaliteit wordt een bespoediging bereikt van ruim 2 jaar. Het gaat om het laten vervallen van de trajectnotafase, de fase van het z.g. standpunt (artikel 9 van de Tracéwet), de concentratie van de primaire besluitvorming en de besluitvorming ten aanzien van de uitvoeringsbesluiten en de bekorting van bestuurlijke en rechterlijke termijnen over de hele linie. Voor een uitgebreidere uiteenzetting op dit punt wordt verwezen naar onderdeel 5 van de memorie van toelichting. Toegespitst op de onderhavige situatie is het zo dat de trajectnota/MER ten aanzien van het project nog niet is uitgebracht en dat volgens de planning in het MIT de Tracéwet-procedure pas in 2007 zal zijn afgerond.

Verder schatten Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boxtel de negatieve effecten van de openstelling van de spitsstrook aanmerkelijk hoger in dan tienden van dB(A), zoals in het algemeen vermeld in de memorie van toelichting. Op dit moment is – aldus de brief – reeds sprake van een forse overschrijding van de destijds toegestane hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder. De aanwezige voorzieningen op dit moment zouden dan ook absoluut te gering zijn.

Wij merken op dit punt het volgende op. In het kader van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de trajectnota/MER A2 's-Hertogenbosch–Eindhoven is gebleken dat het juist is dat in de huidige situatie op veel plaatsen in de gemeente Boxtel eerder vastgestelde hogere waarden overschreden worden. Op de meeste plaatsen betreft het echter slechts een geringe overschrijding van deze hogere waarden. In de woonkern van Boxtel betreft het bijvoorbeeld in het algemeen slechts een

bepaalde toename van 1 à 2 dB(A). Er zijn evenwel ook uitzonderingen in de gemeente Boxtel waar het verschil tot circa 5 dB(A) bedraagt. De opmerking dat op dit moment dan ook sprake is van een forse overschrijding van de destijds vastgestelde hogere waarden wordt in haar algemeenheid niet gedeeld.

Ten aanzien van NO_x kan – aldus de brief – in belangrijke mate hetzelfde worden gesteld. Momenteel en als gevolg van het aanbrengen van spitsstroken in nog sterkere mate is sprake van feitelijk niet acceptabele overlast.

Voor zover gesproken wordt over de bestaande overschrijdingen van NO_x wordt opgemerkt dat het juist is dat in de gemeente Boxtel in het buitengebied enkele overschrijdingen plaatsvinden van de normen zoals deze in 2010 gaan gelden voor fijn stof en NO_x. Zoals uit de onderzoeken in het kader van de trajectnota/MER naar voren komt, zullen deze overschrijdingen echter niet meer optreden in 2010.

Een aspect – aldus de brief van de gemeente Boxtel – is de bereikbaarheid van de weg voor hulpdiensten in geval van het in gebruik zijn van spitsstroken. Voorzien wordt dat zonder ingrijpende, dure voorzieningen de hulpdiensten in voorkomende gevallen niet meer in staat zullen zijn de benodigde assistentie te verlenen. Langs grote delen van de rijksweg ontbreken immers parallelwegen.

In het kader van de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit is overleg gepleegd met de hulpdiensten. Het ontbreken van parallelwegen wordt door deze hulpdiensten niet als een probleem gezien indien voldoende andere maatregelen getroffen worden, zoals pechhavens, een calamiteitenplan en, voor zover noodzakelijk, (camera-)bewaking. Als voornaamste compensatie bij het ontbreken van de vluchtstrook voor een gedeelte van de dag zien de hulpdiensten bovendien een actieve rol van de verkeersoperators van Rijkswaterstaat weggelegd bij calamiteiten. Bij het op te stellen ontwerp-wegaanpassingsbesluit zullen deze aspecten worden betrokken.

Stichting Stop geluidhinder Maartensdijk

Door de Stichting Stop geluidhinder Maartensdijk is aangegeven dat het wetsvoorstel voorziet in de aanleg van een plusstrook waarbij het aantal rijstroken van 2x2 naar 2x3 wordt gebracht.

Op deze brief is een reactie gegeven in de memorie van antwoord, blz. 17, en wel als volgt.

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.

De stichting geeft in haar brief verder aan dat ter plaatse al meer dan tien jaar een situatie bestaat waarbij, zelfs met de door Rijkswaterstaat gebruikte, oude, onjuiste gegevens, de geluidbelasting op huizen vele malen hoger ligt, dan is toegestaan. Zij stelt bovendien dat op dit traject de waarden sinds het begin van de jaren '90 verhoogd worden (met meer dan 10 dB(A)) zonder daarvoor de passende geluidwerende maatregelen te treffen.

Op dit punt is in de memorie van antwoord, blz. 17, het volgende gezegd. In de jaren '80 zijn op dit wegvak schermen geplaatst voor de woningen in Hollandsche Rading, Maartensdijk en Groenekan.

Daaraan kan nog tot goed begrip het volgende worden toegevoegd. Met het plaatsen van deze saneringsgeluidsschermen werd voldaan aan de regels van de Wet geluidhinder. Bij het bepalen van benodigde geluidsmaatregelen maakt Rijkswaterstaat gebruik van de meest actuele gegevens, zoals deze bekend zijn bij de start van het akoestisch onderzoek. Deze gegevens zijn zowel afkomstig van derden (zoals bijvoorbeeld gemeenten) als van de eigen organisatie.

Ten aanzien van de opmerking dat de geluidbelasting inmiddels vele malen hoger ligt dan is toegestaan, dient onderscheid gemaakt te worden tussen de situatie waarbij in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld en daar waar dit nog niet is gebeurd.

Voorzover in het verleden geen hogere waarde is vastgesteld, geldt op grond van de Wet geluidhinder de heersende geluidbelasting als toegestane waarde en niet zoals wel eens gedacht wordt de grenswaarde van 50 dB(A).

Daar waar in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld, valt niet uit te sluiten dat deze hogere waarden inmiddels worden overschreden. Op basis van de bij Rijkswaterstaat bekende informatie wordt geen toename van 10 dB(A) verwacht ten aanzien van in het verleden vastgestelde waarden maar eerder van circa 5 dB(A).

De Wet geluidhinder kent overigens geen tussentijdse momenten waarbij nagegaan moet worden of nog voldaan wordt aan de vastgestelde hogere waarden. Pas bij een reconstructie van de weg zal getoetst moeten worden aan in het verleden vastgestelde waarden.

In de memorie van antwoord, blz. 17, is voorts het volgende opgemerkt. Na die tijd (dat wil zeggen na het plaatsen van schermen in de tachtiger jaren) 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 uitzonderingssituatie.

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 wegaanpassings-besluit 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 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.

Op blz. 15 van de memorie van antwoord is met betrekking tot de termijn van uitvoering van de geluidsmaatregelen nog opgenomen dat in het MIT van 2004 duidelijkheid zal worden geboden over de reserveringen voor deze projecten.

Brief Stichting Natuur en Milieu

Allereerst wordt in de brief van 30 januari 2003 opgemerkt dat een besluit over het wetsvoorstel onder het nieuwe kabinet zou moeten worden genomen.

Hierop is in de memorie van antwoord, blz. 3–4, als volgt geantwoord. 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 onverwijld 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.

Volgens de brief dient verder een meer omvattende probleemanalyse te worden gegeven, die naast fysieke ook vraagbeïnvloedende maatregelen naar voren brengt.

In de nota naar aanleiding van het verslag Tweede Kamer, blz. 6 is opgemerkt dat het een gegeven van algemene bekendheid is dat de files jaarlijks een nadelig effect van meer dan vele honderden miljoenen euro's hebben op de economische ontwikkeling. Ingrijpende voorstellen (rekening rijden, spitstarief, kilometerheffing) hebben tot op heden op onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak kunnen bogen. Wij zien graag dat binnen vier jaar voor gebruikers van het hoofdwegennet herkenbare verbeteringen in de verkeersafwikkeling optreden. Daarbij hebben wij ervoor gekozen ons niet direct te richten op maatregelen voor de lange of middellange termijn, die het gebruik van de auto beïnvloeden. Die materie wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet, dat tot taak zal hebben een herzien ontwerp voor het NVVP uit te brengen.

Vervolgens wordt in de brief aangedrongen op verbetering van het wetsvoorstel op het punt van rechtszekerheid voor de omwonenden. Deze vraag is beantwoord in de memorie van antwoord, blz. 17, waar het volgende is opgemerkt.

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, geluidsproblematiek echter nog langer op zich laten wachten.

Voorts wordt in de brief gepleit voor wegstukken waarlangs meer dan incidentele woningen met een geluidbelasting boven 55 dB(A) staan, het aanbrengen van dubbellaags ZOAB op alle rijstroken en een verplichte snelheidsverlaging voor het hele etmaal.

Deze vraag is beantwoord in de memorie van antwoord, blz. 15 en 16, waar het volgende is opgemerkt.

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.

Het volgende punt in de brief is dat wordt aangedrongen op verbetering van het wetsvoorstel met betrekking tot de criteria in de (toelichting op) de tweede nota van wijziging.

Dit punt was aan de orde in de memorie van antwoord, blz. 16, waar het volgende is gezegd.

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 40d(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.

Vervolgens wordt in de brief ervoor gepleit dat direct met het in voorbereiding nemen van het wegaanpassingsbesluit wordt begonnen met het opstellen van een geluidplan. Daarnaast dient een reële datum van realisatie van de geluidsmaatregelen in het plan te worden opgenomen.

In antwoord hierop wordt opgemerkt dat met het oog op het snel kunnen oplossen van verkeersknelpunten in geval van projecten van

semi-permanente aard is gekozen voor fasering in de zin van een later op te stellen plan van geluidsmaatregelen om het aanpakken van de verkeersknelpunten niet afhankelijk te maken van het uitvoeren en afronden van het geluidsonderzoek. Dit houdt verband met de tijd die nodig is voor het verkrijgen van de benodigde gegevens voor het akoestisch onderzoek alsmede de voorbereiding en uitvoering daarvan inclusief het dimensioneren van de benodigde geluidsmaatregelen in de zin van geluidschermen of geluidswallen.

Het onderhavige punt is bovendien behandeld in de memorie van antwoord, blz. 16, alsmede 18–19, waar het volgende is opgemerkt. 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.

Tenslotte wordt in de brief met betrekking tot geluidhinder ervoor gepleit dat in het wegaanpassingsbesluit ook de in het verleden vastgestelde hogere waarden moeten worden opgenomen en dat deze waarden ook de in de toekomst geldende norm voor de betreffende woningen vormen.

Dit punt was aan de orde in de memorie van antwoord, blz. 28, waar het volgende is opgemerkt.

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.

Met betrekking tot luchtverontreiniging wordt in het schrijven opgemerkt dat de lokale gezondheidsproblemen door de Spoedwet zullen verergeren en dat ook het realiseren van de internationale verplichtingen voor 2010 voor luchtkwaliteit en broeikasgasreductie en Nox-emissiereductie door de wet worden bemoeilijkt.

Deze aangelegenheid was aan de orde in de memorie van antwoord, blz. 19 en 20, waar het volgende is opgemerkt.

Wegverbreding kan lokaal tot een beperkte verslechtering van de lokale luchtkwaliteit leiden als gevolg van toename van het verkeersvolume en daarmee van de verkeersemissies. 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.

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 desbetreffende ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

Tenslotte wordt in de brief aandacht gevraagd voor de m.e.r.-plicht. Het gaat daarbij met name om de vraag of ten aanzien van de m.e.r.-plichtigheid van een wegaanpassingsproject volstrekt is uitgesloten dat er sprake kan zijn van strijd met de EG-m.e.r.-richtlijn.

Dat punt is behandeld in de memorie van antwoord, blz. 9–10, waar het volgende is opgemerkt.

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