

Vergaderjaar 2003–2004

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)

Nr. 44

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 juli 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de spoedwet wegverbreding mede naar aanleiding van een recent verschenen artikel in de Cobouw met als titel «Mankementen in wet aanleg spitsstroken». De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 juli 2004. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

1

Wat is uw reactie op de uitspraak van de Raad van State, zoals vermeld in het CoBouw artikel «Mankementen in wet aanleg spitsstroken» (3 juni 2004)?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft over het Spoedwetproject A1 Hoevelaken-Barneveld, uitspraak gedaan. Ik ben positief over deze uitspraak aangezien duidelijk is geworden dat

- Het wegaanpassingsbesluit zorgvuldig is voorbereid;
- De uitgangspunten voor geluid goed zijn toegepast;
- Het criterium om bij B-projecten te bepalen wanneer vanwege geluid stiller asfalt wordt toegepast (zoals dubbellaags zoab) niet onredelijk is.

Dat desondanks het wegaanpassingsbesluit vernietigd is, komt omdat de Afdeling van oordeel is dat de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit niet voldoende in acht genomen zijn. Het onderscheid dat in het Wegaanpassingsbesluit werd gemaakt tussen gevoelige bestemmingen zoals woningen en onbebouwde hectares, is door de Afdeling niet geaccepteerd. Binnen een half jaar moet een nieuw wegaanpassingsbesluit genomen worden, waarbij wordt aangegeven met welke maatregelen de grenswaarden wel voldoende in acht worden genomen.

Positief is voorts dat het spoedwetproject A1 voorlopig wel kan doorgaan, omdat de Afdeling de rechtsgevolgen van het besluit in stand heeft gehouden.

De Afdeling heeft nog geen uitspraak gedaan over het project op de A2/A58 Vught-Ekkersweijer.

2

Specifieker, vindt u de kritiek van de Raad van State op de spoedwegwet projecten, de A1 Hoevelaken-Barneveld en de A2 Vught, terecht en wat gaat u doen om tegemoet te komen aan het feit dat een milieueffectenrapportage ontbreekt voor het A2-project en dat de cijfers, eveneens voor ditzelfde project, over de verkeersaantrekkende werking niet zijn bekend gemaakt? Waarom wordt hier niet op ingegaan, terwijl in de wetsgeschiedenis wel degelijk van een aantrekkende werking wordt gesproken (28 679 nr. 6, p. 25)? Welke andere wegaanpassingsbesluiten bevatten deze mogelijke omissie?

Tijdens de zitting van 7 juni 2004 is door de Afdeling een aantal aspecten aan de orde gesteld inzake het project A2/A58 Vught-Ekkersweijer, waaronder de MER-plicht. Aangezien er nog geen uitspraak is gedaan, kan ik dan ook geen reactie geven die verder gaat dan hetgeen ik heb gesteld in mijn verweerschrift en pleidooi.

3

Hoe denkt u de luchtkwaliteit te verbeteren zodat de bovengenoemde wegverbredingprojecten, A1 Hoevelaken-Barneveld en A2 Vught, kunnen doorgaan?

Voor wat betreft het project op de A1 worden momenteel mogelijke maatregelen onderzocht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de effecten van (tijdelijke) snelheidsverlaging. De Afdeling heeft nog geen uitspraak gedaan over het project op de A2/A58 Vught-Ekkersweijer.

4

Hoe staat het met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, dat ingezet zou kunnen worden om de extra luchtvervuiling bij dit soort projecten, zoals de A1 Hoevelaken-Barneveld, tegen te gaan?

Niet alle Spoedwetprojecten leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in vergelijking met de situatie zonder spitsstrook. In die gevallen waar dit wel het geval is worden passende maatregelen onderzocht. Het Innovatieprogramma luchtkwaliteit heeft als doel het ontwikkelen en beproeven van nieuwe kosteneffectieve maatregelen. De eerste resultaten worden begin 2008 verwacht. Dit programma zal dus niet op korte termijn concrete resultaten opleveren.

5

Bent u bekend met de vragen die de PvdA-fractie heeft gesteld over het project A1 't Gooi? Het wegaanpassingsbesluit voor dit project is uitgesteld; bent u bereid de gestelde vragen (en antwoorden) mee te laten wegen in het vaststellen van het besluit over de A1 't Gooi? Zo ja/nee, waarom?

Ja. De door de PvdA gestelde vragen zijn inmiddels beantwoord. In lijn met de beantwoording zal ook gehandeld worden. De vaststelling van het wegaanpassingsbesluit is uitgesteld vanwege de overleggen die nu nog met de regio plaatsvinden. Zodra deze zijn afgerond zal het besluit worden vastgesteld.

6

Kunt u een overzicht geven waar luchtkwaliteit en leefbaarheid (geluid) een obstakel vormt bij de verschillende wegaanpassingsbesluiten? Kunt u ook per project aangeven wat precies het probleem is (lucht/geluid) en wat er hieraan wordt gedaan en met welke (project)middelen?

Noch luchtkwaliteit noch geluid vormen op dit moment een obstakel bij de wegaanpassingsbesluiten. Voor luchtkwaliteit worden passende maatregelen genomen, indien de toekomstige situatie met spitsstrook leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit vergeleken met de situatie zonder spitsstrook (de autonome situatie).

Voor geluid geldt dat bij de A-projecten de Wet geluidhinder onverkort wordt toegepast. Voor de B-projecten is in de Spoedwet vastgelegd hoe moet worden omgegaan met geluidhinder.

Voor de projecten die de besluitvormingsfase in zijn gegaan, zijn (veelal omvangrijke) onderzoeksrapporten opgesteld over de luchtkwaliteit en de geluidhinder en over de overige leefbaarheids- en veiligheidsaspecten. Het is ondoenlijk om dit alles per project samen te vatten. Om u een beeld te geven: het ontwerpbesluit inclusief de bijlagen en onderzoeksrapporten van het project Utrecht-Maarsbergen (nummer 7, 8 en 9 uit bijlage A van de Spoedwet) past precies in een verhuisdoos.

7

Nemen de files op de N 225 toe als gevolg van het ontbreken van de gesplitste aansluiting bij Driebergen-Zeist en het gelijkvloers blijven van de spoorwegovergang bij station Driebergen-Zeist?

De huidige file op de N225 wordt voornamelijk veroorzaakt door de gelijkvloerse spoorwegovergang.

Na de wegaanpassing van de A12 zal het verkeer op de A12 beter worden verwerkt, waardoor de doorstroming op het onderliggend wegennet bevordert wordt.

Na 2009 zal de spoorwegovergang ongelijkvloers worden gemaakt en zullen de files op de N225 verdwijnen.

8

Doordat het gedeelte van de A12 tussen de aansluiting bij Maarsbergen en knooppunt Maandershoek bij Veenendaal niet verbreed wordt, ontstaat in de richting Arnhem een flessenhals en zal de file die nu in de avond-

spits bij Bunnik staat, na uitvoering van het OWAB A12 Oost pal ten zuiden van Maarsbergen en midden tussen de woonbebouwing van Maarn komen te staan; bent u zich bewust van de toenemende gezondheidsrisico's, die dit voor de bewoners met zich mee brengt? Hoe ernstig schat u deze risico's in?

Indien de maatregelen tussen Utrecht en Maarsbergen zijn uitgevoerd, is er voldoende doorstroming op dit wegvak. Naar verwachting zal er in de avondspits, vanwege het beëindigen van de plusstrook bij de aansluiting Maarsbergen, voor dit wegvak een korte file ontstaan. Aangezien er minder verkeer is dan bij Bunnik zal de file niet tot aan de bebouwing van Maarn komen te staan.

Om de risico's van een flinke file (zoals bij Bunnik) toch in te kunnen schatten is door TNO een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit in Maarn uitgevoerd.

Hierin komt naar voren dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof naast de weg ruimschoots onder de grenswaarden liggen. De luchtkwaliteit zal, ondanks de voorgenomen plusstrook, duidelijk verbeteren ten opzichte van 2000.

9

Staat het OWAB, gelet op de inhoud van vraag 8, voor wat betreft de aanbevelingen van het RIVM in de zojuist verschenen Milieubalans inzake de invloed van het wegverkeer op de volksgezondheid, niet haaks op het terugdringen van juist die risico's?

Neen. De situatie met plusstrook is gelijk of iets beter dan de situatie zonder plusstrook. Dit betekent dus geen verslechtering van de volksgezondheid, doordat de uitstoot ter plekke van luchtverontreinigende stoffen vermindert.

10

Hoe groot acht u de kans dat door het gelijkvloers blijven van de spoorwegovergang van de N226 bij Maarsbergen de files in de ochtend- en avondspits sterk zullen toenemen (nu al is de overweg meer dan 30 minuten gesloten)? Welke invloed zal dit hebben op het verkeer op de A12 zelf, nu de aansluiting volgens het OWAB direct op de spoorwegovergang aan gaat sluiten? Betekent een en ander dat de kans op files zowel op de A12 als op de N226 hierdoor sterk wordt vergroot?

Doordat het verkeer eerder op de A12 wordt verwerkt zal de doorstroming op het onderliggend wegennet juist bevorderd worden (met name in de ochtendspits). Alleen gedurende de periode dat de spoorwegovergang gesloten is zal er een korte 'file' ontstaan voor het spoor. Deze zal de afwikkeling op de rotonde echter niet belemmeren en heeft bovendien geen nadelige gevolgen voor de doorstroming op de A12. Een visuele telling van 24 juli 2003 wijst overigens op een sluitingsduur van 16 minuten.

11

De Spoedwet Wegverbreding heeft ten doel om files terug te dringen, maar het A12 OWAB lijkt het tegendeel te gaan opleveren, zowel op de A12 als op de aansluitende provinciale wegen en daarnaast lijken zich sterk toenemende risico's voor de volksgezondheid voor te gaan doen; geeft dit u aanleiding om het OWAB, zoals dit thans ter visie is gelegd, op korte termijn aan te passen?

Ik deel uw mening niet dat het project op de A12 Utrecht-Maarsbergen geen positieve bijdrage heeft op het verbeteren van de doorstroming.

Zonder maatregelen zullen er op de A12 in 2010 grote problemen met betrekking tot de bereikbaarheid ontstaan. Door de sterk groeiende intensiteiten zal de congestiekans toenemen en zullen steeds meer vertragingen op de A12 ontstaan, als gevolg waarvan deze haar functie als achterlandverbinding onvoldoende kan waarmaken. Voor het onderliggend wegennet zullen de etmaalintensiteiten naar verwachting niet of nauwelijks toenemen. Dit komt door de capaciteitsverruiming op de A12 waardoor sluipverkeer terugkeert naar de rijksweg.

Ik deel dan ook niet uw mening dat er sterk toenemende risico's zijn voor de volksgezondheid.

12

Ter hoogte van Maarn neemt de verbreding van de A12 alle beschikbare ruimte in, waardoor een verbreding van de spoorlijn fysiek onmogelijk wordt en voor een verbreding van de spoorlijn reserveert het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport hier gelden voor vanaf 2010; zal dit in de toekomst betekenen dat de verbreding van de spoorlijn extra hoge kosten met zich brengt doordat een integrale aanpak dan ter plaatse niet meer mogelijk is? Levert daarmee het niet-gelijktijdig aanpakken van spoorlijn en snelweg een kostenpost op van wellicht honderden miljoenen euro's?

Op 15 juni 2001 is het standpunt ingenomen om af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand tracé Utrecht-Arnhem-Duitse grens en in plaats daarvan te kiezen voor verbetering en betere benutting van de bestaande lijn. Dientengevolge is ruimte voor een spooruitbreiding ter hoogte van Maarn niet aan de orde. De gelden die in het MIT vanaf 2010 vermeld zijn, betreffen maatregelen ter verbetering en betere benutting van de bestaande lijn.

13

Heeft u over het mogelijk knelpunt in de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding met betrekking tot de luchtkwaliteit advies ingewonnen van de Landsadvocaat? Zo ja, hoe luidt dit advies?

Ja. Haar advies is onverkort verwerkt in de verweerschriften en pleidooien die zijn opgesteld voor de zittingen van de Afdeling over de projecten op de A1 en de A2. Het is niet opportuun om in dit stadium van de procedure in te gaan op deze adviezen.

14

Kunt u ingaan op de uitspraak van de Raad van State dat ten onrechte een milieueffectrapportage ontbreekt bij het project A2 Vught? Bij welke andere wegaanpassingsbesluiten wordt dezelfde procedure gevolgd en zijn op dit punt dus vergelijkbaar?

Er is nog geen uitspraak gedaan door de Afdeling inzake het project op de A2/A58 Vught-Ekkersweijer.

Alle wegaanpassingsbesluiten die worden voorbereid op basis van de Spoedwet, volgen dezelfde procedure. Conform het Besluit MER is per project beoordeeld of het al dan niet MER-plichtig is.

15

Wat is de stand van zaken rond de aanleg van de N525 Hilversum die in het kader van de Spoedwet wegverbreding wordt uitgevoerd en in verband hiermee de uitvoering van de motie Mastwijk?

De N525 bij Hilversum maakt geen onderdeel van de Spoedwet wegverbreding. Ten aanzien van de motie Mastwijk is de Kamer inmiddels gemeld dat de provincie Noord-Holland tot 1 september 2004 de tijd heeft gekregen om met een gedragen voorstel te komen. Deze extra tijd is

gegrond in verband met de val van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hilversum.