

Vergaderjaar 2004–2005

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. 49

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 november 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 oktober 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 9 september 2004 over Wegaanpassingsbesluiten A12 en A28 (28 679, nr. 46);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 13 september 2004 over Gesplitste aansluiting Driebergen-Zuid (VW04 000 673);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 17 september 2004 over Eerste voortgangsrapportage projecten Spoedwet wegverbreding (28 697, nr. 47).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter** wijst er voorafgaand op dat wegens de afwezigheid van het lid Slob de oorspronkelijk voor dit algemeen overleg geagendeerde schriftelijke antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat van 1 maart 2004 en 5 juli 2004 op diens schriftelijke vragen over de klankbordgroep Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer, 2003–2004, nrs. 1144 en 2051) thans niet aan de orde komen.

De heer **Van Hijum** (CDA) is verheugd over de ondernomen actie in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Blijkens de eerste voortgangsrapportage zijn vijftien wegaanpassingsbesluiten ondertekend, waarvan er zeven onherroepelijk zijn geworden. 34 projecten zijn evenwel in de steigers gezet, zodat er nog 19 aanpassingsbesluiten dienen te volgen. Kan de Kamer deze nog dit jaar verwachten?

Ongerust maakt de heer Van Hijum zich in dit verband over de gevolgen van de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waarbij, op grond van het Besluit luchtkwaliteit, de aanleg van spitsstroken langs de A2 werd afgekeurd. Hierdoor dreigt een blokkering van projecten en hij is het met de minister eens dat dit voorkomen dient te worden. Op zijn minst zal er evenwel sprake zijn van enige vertra-

¹ Samenstelling:

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

ging. Op grond van deze uitspraak zal naar een drietal aspecten goed moeten worden gekeken.

Het eerste aspect is dat van de verkeersveiligheid. Het is de vraag of daarbij volstaan kan worden met zaken als verwijzing naar de breedte van de rijstroken in relatie tot de toegestane snelheid en naar de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De verkeersveiligheid vraagt om een overtuigende aanpak.

Het tweede aspect wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit met zijn grenswaarden inzake onder meer fijn stof en NO₂, waarbij het niet mogelijk blijkt te differentiëren tussen gevoelige en minder gevoelige gebieden. Te dien aanzien sluit de heer Van Hijum zich aan bij de benadering van staatssecretaris Van Geel: het Besluit luchtkwaliteit dient ontwikkelingen, lokaal en nationaal, niet in de weg te staan, maar tegelijkertijd moet stevig worden ingezet op het bronbeleid.

Het derde aspect is dat van de MER-plicht (milieueffectrapportage). De Afdeling bestuursrechtspraak spreekt uit dat ook bij het realiseren van een capaciteitsvergroting van wegen er sprake kan zijn van ernstige gevolgen voor natuur en milieu. Het kabinet en ook de CDA-fractie gaan ervan uit dat indien alléén wordt overgegaan tot een betere benutting van bestaande weggedeelten, zonder wegverbreding, er geen grootschalige ingrepen in het landschap plaatsvinden – reden waarom er ook geen MER-plicht dient te gelden. Deze zienswijze lijkt zich echter niet te verdragen met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak. Deze uitspraak zal daarmee vérstrekkende gevolgen kunnen hebben, zowel voor de lopende projecten, alsook wellicht voor de herziening van de Tracéwet, gericht op het introduceren van een verkorte procedure met het oog op de tweede tranche spoedwetprojecten.

De minister geeft in haar brief van 13 september 2004 (VW04 000 673) aan dat zij afziet van een gesplitste aansluiting van Driebergen op de A12. De heer Van Hijum memoreert dat in reactie op deze afwijzing de minister vanuit de regio Driebergen-Zeist een brief tegemoet kan zien. Zelf wil hij nadrukkelijk de mogelijkheid van een dergelijke aansluiting openhouden en daarom stelt hij voor om deze discussie te betrekken bij de behandeling van het MIT.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) concludeert dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak de minister in grote problemen brengt bij de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding. De fractie van GroenLinks heeft al bij de behandeling van de spoedwet gewezen op de consequenties voor de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid en op de noodzaak van een milieueffectrapportage. Op het punt van de verkeersveiligheid verlangt de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak een andere uitvoering van de wegverbreding, omdat deze in de huidige vorm niet veilig genoeg wordt geacht. De betreffende rijstroken zullen breder moeten worden uitgevoerd, terwijl er een andere oplossing moet komen voor de hulpdiensten.

Het grootste probleem echter waar de minister nu bij de uitvoering van de projecten voor staat, betreft het rekening houden met de normen voor luchtkwaliteit. Het autoverkeer op de snelwegen veroorzaakt luchtvervuiling, als gevolg waarvan jaarlijks zo'n 5000 mensen vroegtijdig overlijden, terwijl honderdduizenden er gezondheidsproblemen door ondervinden. In een brief aan de Kamer formuleert staatssecretaris Van Geel van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een beleid dat rekening wil houden met het Besluit luchtkwaliteit. De staatssecretaris komt daarbij tot een prioriteitsstelling, in de zin dat de normering wel geldt voor gevoelige gebieden zoals woongebieden, maar niet voor bijvoorbeeld bedrijfslocaties. In een algemeen overleg onderkende staatssecretaris Van Geel evenwel dat zo'n onderscheid tussen gevoelige en niet-gevoelige gebieden thans niet mogelijk is, omdat dit in strijd is met de opzet van de EU-richtlijn die een algemeen geldende norm stelt voor

luchtkwaliteit. Realiseert de minister zich dat op grond hiervan een groot deel van de spoedwetprojecten niet haalbaar zal blijken te zijn? De heer Duyvendak wijst erop dat een eventuele differentiatie van de algemene norm voor luchtkwaliteit twee kanten zal opgaan: zwaarder voor bijvoorbeeld woongebieden en gebieden waar mensen zich inspannen bij werk of sport, en lichter voor andere gebieden. Het is de vraag of een dergelijke exercitie reëel is, zeker in een dicht bebouwd land als Nederland. Hij verzet zich wat dat betreft tegen voorstellen waarin een soepeler norm wordt bepleit rond werk- en bedrijfslocaties, die juist vaak zullen grenzen aan snelwegen. De minister dient de politieke conclusie te trekken dat de oplossing via spitsstroken uiteindelijk niet haalbaar is. Wanneer kan de Kamer de beloofde notitie tegemoet zien over de invoering van een maximumsnelheid van 80 km/u op autosnelwegen? Komt deze notitie voordat op 4 november de nota Verkeersemmissies in de Kamer wordt besproken, zodat de notitie bij die bespreking kan worden betrokken? Beseft de minister dat, in het licht van het Besluit luchtkwaliteit, voorstellen inzake een maximumsnelheid van 120 of 130 km/u onhaalbaar zijn?

De heer **Van der Staaij** (SGP) constateert dat de voortgangsrapportage over de projecten onder de Spoedwet wegverbreding van optimisme blijkt geeft. De tijdsperiode gedurende welke de inmiddels gerealiseerde wegaanpassingen een oplossing bieden, kan echter wel eens korter blijken te zijn dan gehoopt. De spoedwet maakt het weliswaar mogelijk in bepaalde gevallen procedures en vereisten inzake luchtkwaliteit en geluid te omzeilen, maar de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtsspraak wijst uit dat het beleid op de langere termijn niet gericht kan zijn op het aldus creatief omgaan met regelgeving. Dit niet alleen vanwege overschrijding van de Europese normen, maar vooral ook vanwege de daarmee samenhangende consequenties voor de volksgezondheid. De minister dient naar het oordeel van de heer Van der Staaij preciezer in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtsspraak voor de spoedwetprojecten. Er is nu voor de wegverbreding A2, Den Bosch-Eindhoven, een nieuw besluit nodig, inclusief een MER-procedure. Dat levert een flinke vertraging op en de vraag is hoe een en ander uitpakt voor andere projecten. Zal de uitspraak voorts gevolgen hebben voor het beleid uit hoofde van de nota Mobiliteit? Er wordt nu veel geld bestemd voor vergroting van de mobiliteit, maar verdraagt een en ander zich wel met de Europese normen voor NO₂ en fijn stof?

Kan de minister niet ruimhartiger zijn ten aanzien van de gesplitste aansluiting op de A12 bij Driebergen? De SGP-fractie heeft steeds beklemtoond dat kortetermijnoplossingen niet in de weg mogen staan aan een duurzame en integrale oplossing zoals nu wordt voorgesteld door deze regio. De heer Van der Staaij acht de hierdoor te verwachten vertraging niet bepaald schokkend. Het zou zijn voorkeur hebben om deze voor lief te nemen in het belang van een betere oplossing.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) is van mening dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtsspraak een bom legt onder de Spoedwet wegverbreding. De betrokken bewindslieden schetsen in hun brieven aan de Kamer een te optimistisch beeld van de mogelijkheden, want deze uitspraak ten aanzien van de A2 zal gaan gelden voor alle wegverbredingsprojecten die onder de spoedwet vallen. Er zal overal een MER moeten komen en er zal steeds voldaan moeten worden aan de Europese norm voor luchtkwaliteit. De PvdA-fractie heeft destijds op onderdelen tegen de Spoedwet wegverbreding gestemd en juist op deze onderdelen wringt nu de schoen: bestaande regels ter zake van luchtkwaliteit en milieueffectrapportage mogen niet worden veronachtzaamd.

Hoewel mevrouw Dijkma verwacht dat de minister nog studeert op de consequenties van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, acht zij het gewenst dat nu tot een aantal acties wordt overgegaan. Zij sluit zich daartoe aan bij het voorstel van de heer Duyvendak inzake invoering van 80-km/u-zones op autosnelwegen. Het voorbeeld van de A13, Overschie, heeft aangetoond welke goede effecten dit heeft, zowel qua luchtkwaliteit als qua leefbaarheid voor omwonenden. Er zullen zeker nog een aantal plekken te vinden zijn, met name in de Randstad, die voor een zelfde aanpak in aanmerking komen. Wanneer kan de notitie van de minister met betrekking tot een dergelijke snelheidsdifferentiatie tegemoet worden gezien?

Een tweede vorm van aanpak richt zich op de bron van de milieuvervuiling door het autoverkeer, de vervuilende auto zelf. Aan de ene kant dient de technologie van de schonere motor te worden bevorderd, zodanig dat mensen sneller gebruik kunnen maken van schonere auto's; tegelijkertijd dient datgene dat nog steeds vervuilend is, zwaarder te worden belast. Hierbij noemt mevrouw Dijkma met name een verhoging van de dieselaccijns. Zij meent dat een dergelijke gecombineerde aanpak leidt tot een snellere ingebruikname van datgene dat schoon is. Om de luchtkwaliteit snel te verbeteren zijn drastische maatregelen nodig. Wat dat betreft is mevrouw Dijkma er voorstander van dat de Spoedwet wegverbreding serieus wordt uitgevoerd om een aantal doorstromingsproblemen in Nederland op te lossen. Daarbij mogen echter milieubeleid en milieunormen niet opzij worden gezet. Het zal betekenen dat Nederland zich aan de Europese normen dient te houden.

Ten aanzien van de gesplitste aansluiting bij Driebergen op de A12 is mevrouw Dijkma het niet eens met het voorstel van de minister. Zij sluit zich aan bij hetgeen de heer Van Hijum en de heer Van der Staaij daarover hebben gezegd. De PvdA-fractie is voor een duurzame oplossing. Het debat daarover wil de fractie openhouden tot een nader moment waarop spijkers met koppen kunnen worden geslagen.

De heer **Hofstra** (VVD) heeft de indruk dat voorbij wordt gegaan aan een betere, meer toekomstgerichte oplossing voor de regio Driebergen-Zeist, als niet wordt ingestoken op de gesplitste aansluiting op de A12. Aannemelijk is dat ook verderop deze weg dient te worden verbreed. Daarmee zal enige tijd gemoeid zijn, in het licht waarvan de vertraging bij Driebergen als gevolg van de gesplitste aansluiting alleszins acceptabel kan zijn. Hij verzoekt de minister om na te gaan of aldus een gefaseerde aanpak mogelijk is. Kan de minister zeggen hoe het staat met de geluidsschermen A1 't Gooi? Wanneer zal er verder gewerkt kunnen worden aan het betreffende gedeelte van de A2, waarover de Afdeling bestuursrechtspraak nu uitspraak heeft gedaan?

Normen voor luchtkwaliteit worden opgesteld in het belang van de volksgezondheid, maar op de doorvoering van deze normen in EU-verband kan kritiek geuit worden, aldus de heer Hofstra, die wat dit betreft behoefte heeft aan Europese benchmarking. Zo zal het in eveneens dichtbevolkte regio's als Barcelona, Parijs, Londen of het Roergebied niet zo zijn dat daar geen wegen meer worden aangelegd als gevolg van de Europese richtlijn. Integendeel, er worden daar juist méér wegen aangelegd dan in Nederland. De minister dient daarom in Brussel de vraag naar de interpretatie van de betreffende richtlijn aan de orde te stellen. Als hier op EU-niveau goed over wordt gepraat, zal vastgesteld moeten worden dat de richtlijn in deze vorm niet werkbaar is. Door de VVD-fractie is eerder uitgesproken, toen nog aan de 30-ledengrens werd voldaan, dat het onderwerp in Nederland bij wet geregeld dient te worden. Kan het tot versnelling komen van het onderzoeksprogramma op dit terrein?

De heer Hofstra trekt een vergelijking met de benadering van geluidsemissies, waarbij goed onderscheid te maken is tussen gevoelige en minder of niet-gevoelige gebieden. Een volstrekte afwijzing van het

kunnen maken van een dergelijk onderscheid bij de uitstoot van schadelijke stoffen acht hij geen bijdrage aan een oplossing van de problematiek. Hij bepleit dat bij de beoordeling van concrete vraagstukken niet louter wordt gekeken naar hun relatie tot eenmaal vastgelegde regels, maar dat er een open oog is voor ontwikkelingen en voor maatwerk. In dat opzicht is er reden de Spoedwet wegverbreding te wijzigen of over te gaan op éénbesluitregelingen voor afzonderlijke projecten. Dient het daarbij niet te komen tot het kappen van tal van bureaucratische regels met het oog op vereenvoudiging en versnelling? Het aspect van de volksgezondheid is belangrijk, maar er zou wat meer maatwerk geleverd moeten kunnen worden en dit dient Europees bevorderd te worden. Als alle auto's schoner zijn dan nu, is het probleem al voor een deel minder, maar op de korte termijn biedt dit geen oplossing. Er dient daarom nu iets aan de wetgeving te worden gedaan, want er kan niet louter gewacht worden op nieuwe zaken en nadere uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak.

Het antwoord van de minister

De **minister** zet uiteen dat over de aansluiting bij Driebergen op de A12 uitgebreid overleg met de gemeente is geweest en dat zij er veel aandacht aan heeft besteed. De door Driebergen beoogde gesplitste aansluiting kan niet beschouwd worden als een duurzame oplossing, omdat deze dwars door een oud landgoed zou lopen. Daar was dan ook veel verzet tegen van de belangenbehartigers van natuur en milieu in Nederland. Een keuze voor de gesplitste aansluiting betekent voorts dat de realisering anderhalf jaar langer zal duren, terwijl de verkeersproblemen daar aanzienlijk zijn. De minister is van oordeel dat deze problemen beter en tevens duurzaam kunnen worden opgelost door, uitgaande van een enkele aansluiting, iets te doen aan de gelijkvloerse kruising van weg en spoorbaan aldaar, die er thans de belangrijkste oorzaak van is dat er files ontstaan. Daartoe heeft zij haar medewerking toegezegd. Het betekent dat de minister achter haar eerder genomen besluit staat om af te zien van een gesplitste aansluiting. Het huidige algemeen overleg is voor de minister wat te vroeg gekomen om al uitgebreid in te kunnen gaan op de consequenties van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak voor de afzonderlijke spoedwetprojecten. De minister acht zich hiertoe beter in staat op een volgend algemeen overleg, bijvoorbeeld op 27 oktober of 4 november 2004. Wel kan zij thans de algemene lijn aangeven.

De minister beluisterde in enkele bijdragen de opvatting dat de regering met de Spoedwet wegverbreding een verkeerde weg zou zijn ingeslagen en dat de betreffende projectbesluiten onzorgvuldig zouden zijn voorbereid. Tijdens de wetsbehandeling was er met name zorg over de wijze waarop de spoedwet recht doet aan het onderwerp geluid. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft echter in de uitspraak over het Wegaanpassingsbesluit A1, Hoevelaken-Barneveld, aangegeven dat dit besluit zorgvuldig is voorbereid, dat de uitgangspunten ter zake van het geluid goed zijn toegepast en dat het criterium voor de toepassing van geluidsstil asfalt niet onredelijk is.

In de meest recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, over het Wegaanpassingsbesluit A2 Vught-Ekkersweyer, is op een aantal punten aangegeven dat dit besluit verduidelijking behoeft. Daarbij gaat het om respectievelijk de verkeersveiligheid, het ontbreken van de MER en de luchtkwaliteit. Over het punt van de verkeersveiligheid heeft de Afdeling niet gezegd dat er niets van deugt. De Afdeling heeft gezegd dat beter onderbouwd moet worden dat de verkeersveiligheid niet in het geding is, als de rijstroken smaller zijn dan de voorkeursbreedte. Hierbij moet bedacht worden dat de Europese overeenkomst inzake hoofdverkeerswegen ervan uitgaat dat het geen wettelijk voorgeschreven breedte betreft, maar een voorkeursbreedte waarvan mag worden afgeweken als er maar voor wordt gezorgd dat per saldo de verkeersveiligheid niet

verslechtert. De verkeersveiligheid van de spitsstroken is eerder getoetst aan de Europese overeenkomst. De minister verwacht uiterlijk medio volgend jaar verder te kunnen met het spoedwetproject inzake de A2. Bij het tweede punt, het ontbreken van de MER, gaat het om een nieuwe interpretatie van de Afdeling bestuursrechtspraak, want dit is geen bestaande jurisprudentie. Ten aanzien van een aantal spoedwetprojecten is conform het Besluit milieueffectrapportage een milieutoets uitgevoerd, maar daarbij is er geen MER opgesteld. Dat de Afdeling nu van oordeel is dat er wel een MER gemaakt moet worden, houdt in dat het Besluit MER geen juiste omzetting is van de MER-richtlijn; tevens betekent het dat de minister alsnog een MER zal maken waar dit nodig is, wat echter minimaal zes maanden duurt. De MER-plicht in dezen betekent dat de milieueffecten in kaart moeten worden gebracht. De minister verwacht echter niet dat de MER nieuwe effecten zal laten zien, want de voor een groot deel van de projecten verrichte milieutoetsen hebben daar op geen enkele manier op geduid. Het gaat om minimaal zes projecten waarvoor een volledige MER moet worden opgesteld; voor een groot aantal andere projecten is dat al gebeurd maar zal in aanvulling op de MER komen. Met het oog op de vraag of hierbij inderdaad een MER noodzakelijk is, respectievelijk of er in dit opzicht iets zou moeten veranderen aan het Besluit milieueffectrapportage, stelt de minister zich voor dat zij daartoe een gezamenlijke benadering met de staatssecretaris van VROM afspreekt. Op het punt luchtkwaliteit is sprake van een zeer strikte interpretatie door de Afdeling bestuursrechtspraak, daar waar Europees de zaken nog in ontwikkeling zijn. De minister wijst er wat dit betreft op dat bij de toepassing van de Europese luchtkwaliteitsnormen sprake is van een traject dat loopt tot 2010–2015. Daartoe behoort de overgang van de normering voor vrachtauto's van Euro 4 naar Euro 5, waarbij sprake is van een schone vrachtwagen, terwijl in 2010 ook de personenauto's in deze normering meegaan. Dit traject rechtvaardigt het niet om nu miljarden uit te geven met het oog op de luchtkwaliteitsnormen, daar waar de problematiek straks bijna geruisloos geminimaliseerd wordt. Meer in het algemeen zal er ter zake van de luchtkwaliteit samen met het ministerie van VROM naar een oplossing moeten worden gezocht. Daarbij kan ook het een en ander worden gedaan in de vorm van bronbeleid, bijvoorbeeld op het punt van roetfilters, terwijl er tevens maatregelen denkbaar zijn in de zin van maximumsnelheden. Hierop wil de minister graag in een volgend algemeen overleg nader terugkomen.

Op de vraag in welke mate straks een maximumsnelheid van 80 km/u op delen van autowegen moet worden ingevoerd, verwacht de minister nader te kunnen ingaan in het overleg over de nota Verkeersemissies. Het is haar indruk dat een dergelijke invoering niet op grote schaal dient te gebeuren. Het gaat om het bewerkstelligen van een betere, gelijkmatige doorstroming op punten waar dit nodig is, want ook dat vermindert de uitstoot. Daartoe is al eerder een tiental knelpunten aangewezen, waarnaar het onderzoek bijna is afgerond en ten aanzien waarvan de minister met voorstellen zal komen. Naar verwachting zal dit nog vóór de behandeling van de nota Verkeersemissies zijn. De minister zal het dan niet laten bij een opsomming van weggedeelten waar 80 km/u wordt ingevoerd, maar een integraal beeld presenteren, waarbij er zowel aandacht is voor verkeersveiligheid, als voor aspecten van luchtkwaliteit.

Over de kwestie van de geluidsschermen langs de A1 't Gooi is er overeenstemming bereikt met de regio en de bewoners. De aanpak van de geluidshinder zal daar meegenomen worden in het reguliere onderhoud van de A1 en de bewoners zullen zelf een deel van de kosten dragen; hetzelfde geldt voor de gemeenten.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft er begrip voor dat de minister de Kamer thans nog niet het volledige overzicht kan geven van de gevolgen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak voor de andere spoedwetprojecten. Hij hoopt evenwel dat de Kamer dit overzicht op zo vroeg mogelijke termijn zal ontvangen.

Graag verneemt de heer Van Hijum welke consequenties de minister van de genoemde uitspraak verwacht voor de in gang gezette wijziging van de Tracéwet, waarbij het met name gaat om de invoering van een verkorte procedure voor de behandeling van wegaanpassingsprojecten. Hij wijst erop dat voorzien was dat rond de zomer van 2004 het wetsvoorstel tot aanpassing van de Tracéwet naar de Kamer gestuurd zou worden, omdat in aansluiting daarop ook de tweede-tranche-projecten in gang gezet moeten kunnen worden. Wat zijn daar de vooruitzichten? Hij hoopt dat binnen de marges van de uitspraak van de Afdeling en met inachtneming van hetgeen in gang wordt gezet op Europees niveau, de doelstelling van de spoedwet zo goed mogelijk overeind kan blijven, te weten het realiseren van een betere doorstroming.

Ter zake van de aansluiting van de regio Driebergen-Zeist op de A12 constateert de heer Van Hijum dat de minister bij haar standpunt blijft. Hij heeft evenwel begrepen dat de regio nog met een officiële reactie daarop wil komen en behoudt zich voor daar eerst kennis van te kunnen nemen, teneinde zich bij de behandeling van het MIT er een definitief oordeel over te vormen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is er door het antwoord van de minister niet van overtuigd dat het aanvankelijke oordeel van de GroenLinks-fractie, namelijk dat de regering met de spoedwet op de verkeerde weg is, onjuist zou zijn. Naast de verkeersaanzuigende werking die ervan uitgaat, blijven er vier grote problemen, waarvan dat van de geluidhinder in de wet zelf minder vatbaar voor juridische procedures is gemaakt. Ten aanzien van de drie andere problemen -verkeersveiligheid, MER-plicht en luchtkwaliteit – ziet de heer Duyvendak het nu fout gaan. Er is sprake van een traag reageren van het ministerie, want hoewel de laatste uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 15 september dateert, is op 12 mei inzake de A1 in feite al hetzelfde gezegd door de Afdeling. Toen is uitgesproken dat het onterecht is om uit te gaan van de luchtkwaliteit bij een specifieke woning en dat het gaat om het algemene niveau van de luchtkwaliteit. Deze discussie zal moeten worden voortgezet in een volgend algemeen overleg. Hij verzoekt de minister dan niet alleen naar de spoedwetprojecten te kijken, maar in het kader van de nota Mobiliteit ook wat algemener naar de aanleg van autowegen.

De heer **Van der Staaij** (SGP) vindt dat erover te twisten valt of het punt van de MER-plichtigheid in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over de wegverbreding A2, Den Bosch-Eindhoven, een geheel nieuwe interpretatie met een brede strekking betreft. Het totaal van de overwegingen van de uitspraak overziende, komt het hem voor dat het hier gaat om een uitleg van de verschillende bepalingen in het licht van de beoordeling van deze specifieke situatie. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit is hij van oordeel dat dient te blijken welke flexibiliteit er op dit moment nog in de betreffende normering zit.

De heer Van der Staaij gaat ervan uit dat de minister daadwerkelijk werk gaat maken van het punt verkeersveiligheid, want dit is méér dan alleen een kwestie van beter uitleggen. De uitspraak van de Afdeling geeft duidelijk aan dat het een zwaarwichtige vernietigingsgrond betreft, in die zin dat het bestreden besluit onvoldoende blijkt gaf van een evenwichtige afweging van het belang van de doorstroming tegenover het belang van de veiligheid van het verkeer.

Ten aanzien van verdere gang van zaken rond de aansluiting van Driebergen op de A12 bepleit de heer Van der Staij dat deze zaak thans wordt opgehouden om er in het kader van het MIT op terug te kunnen komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) kan instemmen met de minister dat het geen al te ingewikkelde opgave zal zijn om op de punten verkeersveiligheid en MER, conform de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, verbeteringen aan te brengen in de projecten. Op het punt van de luchtkwaliteit wijst zij evenwel de gedachte aan het oprekken van de normen, vooruitlopende op de komst van schonere auto's en een betere verkeersdoorstroming, van de hand, want dat betekent een onmiddellijke voortzetting van het proces van luchtvervuiling. De minister dient bereid te zijn een prijs te betalen voor de gewenste wegverbreding en wel door invoering van een maximumsnelheid van 80 km/u op de gesignaleerde knelpunten. Voorts zal staatssecretaris van Geel, met de steun van het kabinet, voortvarender aan de slag moeten met het tegengaan van de uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zal de prijs zijn voor realisering van de spoedwetprojecten, waarbij dan ook werkelijk spoed betracht dient te worden.

De heer **Hofstra** (VVD) sluit zich aan bij het door vorige sprekers verwoorde standpunt inzake de aansluiting van de regio Driebergen-Zeist op de A12. Het argument van de minister is steeds dat het voorstel van Driebergen tot vertraging leidt, maar juist door de huidige gang van zaken en de opstelling van de minister lijkt er veel tijd verloren te gaan. Het is dan ook zaak de resterende tijd tot aan de behandeling van het MIT te benutten voor een heroverweging en daarbij tot een ander besluit te komen.

Ook de heer Hofstra verwacht niet dat het voldoen aan MER-plicht en eisen op het gebied van de verkeersveiligheid, als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, problematisch zal zijn. Het grootste knelpunt vormt de luchtkwaliteit in relatie tot de volksgezondheid. Hij juicht het toe dat de minister de Kamer op het punt van een verdere snelheidsbegrenzing op wegvakken een integraal overzicht zal doen toekomen, zowel wat betreft veiligheid, doorstroming en milieu, alsook wat betreft het onderscheid tussen probleemwegen en wegen waar nog mogelijkheden zijn. Maatregelen gericht op het invoeren van roetfilters kunnen niet met het oog op één weg genomen worden; dit is meer een zaak voor het langetermijnbeleid. De VVD-fractie is geen voorstander van accijnsverhoging.

De heer Hofstra bepleit een versnelde uitvoering van de spoedwetprojecten, alsmede een daartoe noodzakelijke aanpassing van de spoedwet zelf en van andere wetgeving. Daar de commissie thans niet naar behoren toekomt aan een discussie over wat er allemaal moet gebeuren, verkrijgt hij graag een brief van de regering, waarin wordt uiteengezet welke acties zullen worden ondernomen naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak, ook wat betreft lopende trajecten en onder handen zijnde wetswijzigingen. De Kamer heeft op korte termijn behoefte aan het concrete, integrale overzicht van de snelheidsbeperkingen en het algemene verhaal over de regelgeving rond dergelijke aanpassingen.

De **minister** proeft bij de meerderheid van de woordvoerders steun voor voortzetting van de spoedwetprojecten. Voordat dit mogelijk is, zal er echter nog het een en ander moeten gebeuren en daaraan zal de minister uitvoering geven. Samen met staatssecretaris Van Geel zal zij de Kamer een brief doen toekomen over het standpunt van de regering over de aanpak van de luchtproblematiek in dezen. In de brief zal tevens aandacht worden gegeven aan de vraag inzake de rek in de normering luchtkwaliteit. Voorts zal de verkeersveiligheid goed worden onderbouwd.

In het kader van een bronbeleid met het oog op de luchtkwaliteit kunnen roetfilters, respectievelijk auto's die het roet al in de motor verbranden, een aanzienlijke bijdrage leveren. Deze zaken komen eraan, maar de vraag is of dit ook tijdig genoeg zal zijn. Overigens zal alles dat op dit moment gaande is – zowel op Europees niveau, als in Nederland zelf – er naar verwachting toe leiden dat Nederland in 2010 nog maar een tiental hotspots over zal hebben. Dit is een gegeven dat meespeelt bij alle beleidsstudies die op dit moment gedaan worden. Niettemin wordt de huidige problematiek zeer ernstig genomen, waarbij het ene punt gemakkelijker is op te lossen dan het andere. De Tracéwet wordt geheel meegenomen in deze overwegingen, inclusief de verkorte Tracéwet. De minister verwacht een en ander in november te kunnen presenteren, zodanig dat op tijd kan worden begonnen met de tweede-tranche-projecten. Daarbij zal aangegeven worden hoe deze zaken inwerken op de nota Mobiliteit. Ten aanzien van Driebergen en de aansluiting op de A12 verbaasde het de minister te horen dat de regio zoveel problemen met haar besluit in dezen blijkt te hebben. Zij verkeerde in de veronderstelling dat de regio zich gevoegd had in het besluit en nu aan het studeren was op de aanpak van het spoor. Als de Kamer zich er nader over wil buigen, raadt zij aan om ook zelf eens een kijkje te nemen in het gebied waar de nieuwe afslag doorheen zou gaan en te constateren dat dit heel jammer zou zijn. De minister zal een en ander nader beoordelen en bij de behandeling van het MIT kan er nader over gesproken worden. Zij memoreert dat zij twee duidelijke redenen voor haar standpunt had, maar zij zal nu eerst de brief van de regio afwachten. Een en ander betekent wel een verdere vertraging.

De **voorzitter** heeft een tweetal toezeggingen van de minister genoteerd:

1. de minister zal de Kamer een integrale notitie over toegestane maximumsnelheden doen toekomen; 2. de minister zal, in reactie op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, de Kamer een meer algemene notitie doen toekomen, waarin rekening wordt gehouden met de verschillende elementen die van de zijde van de Kamer zijn ingebracht.

De voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers