

Vergaderjaar 2002–2003

**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. 4**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 4 december 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

#### I. Algemeen

1. Inleiding en algemene opmerkingen
2. Alternatieven voor wegverbreding
3. Aanleiding spoedwet
4. Vereiste spoed
5. De projecten waarop het wetsvoorstel betrekking heeft
6. Aard van de projecten
7. Verkeersveiligheid
8. De keuze voor een specifieke wettelijke voorziening
9. Tijdelijk karakter
10. Tracéprocedure/MER
11. Hoofdpijnen van de voorgestelde besluitvormingsprocedure
12. Tijdwinst als gevolg van het wetsvoorstel
13. Geluidhinder
14. Overige milieu-aspecten
15. Inspraak en beroep
16. Knooppunt Arnhem-Nijmegen

#### II. Artikelgewijze opmerkingen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (LN), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schonewille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Vacature (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (LN), T. de Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

## **I. Algemeen**

### **1. Inleiding en algemene opmerkingen**

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van de voorgestelde Spoedwet wegverbreding. Zij constateren dat deze wet het mogelijk zal maken een groot aantal knelpunten in ons wegennet voortvarender aan te pakken door een vereenvoudiging en versnelling van procedures voor een betere benutting en verbreding van wegen. Genoemde leden zijn van mening dat een goede bereikbaarheid en ontsluiting essentieel zijn voor verdere economische groei. Bovendien vinden zij een goede bereikbaarheid ook uit sociaal oogpunt van belang. De files zijn de afgelopen jaren sterk toegenomen. Nederland staat te vaak stil op de weg. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat forse inspanningen nodig zijn om Nederland weer in beweging te krijgen. Concrete resultaten dienen niet te verzanden in ellenlange procedures, maar dienen binnen een regeerperiode van vier jaar zichtbaar te kunnen worden. Hiervoor zijn de in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen versnellingen van procedures zeer noodzakelijk. De huidige procedures voor aanpassingen aan het hoofdwegennet kent immers een procedure die veel tijd in beslag neemt.

Met belangstelling hebben de leden van de VVD-fractie kennis genomen van het voorstel voor de Spoedwet wegverbreding. Deze leden zijn verheugd dat er op deze korte termijn daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de wegcapaciteit te vergroten, de doorstroming op de wegen te vergroten en hiermee de filedruk af te laten nemen. De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal opmerkingen bij het wetsvoorstel, die hierna aan de orde zullen komen.

De leden van de fractie van de PvdA hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel voor de Spoedwet wegverbreding. Zij onderschrijven de problematiek die het wetsvoorstel beoogt te mitigeren, namelijk de fileproblematiek. Het wetsvoorstel is naar de mening van de leden van de PvdA-fractie een van de mogelijkheden om deze problematiek te bestrijden. Wel vragen deze leden zich af in hoeverre alternatieven zijn onderzocht, wat de effecten op de fileproblematiek zullen zijn en of de externe effecten voor het milieu en met name de geluidsoverlast voldoende zijn gewaarborgd. Zij zullen dit in hun bijdrage verder toelichten.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennis genomen van het voorstel van wet voor het met spoed verbreden van wegen. Deze leden zijn van mening dat er onvoldoende onderbouwing is voor een dergelijke wet, die een dergelijk forse inbreuk op bestaande rechtsbescherming van burgers maakt. Zij zijn van mening dat over een dusdanig ingrijpende wet met de nodige zorgvuldigheid besloten moet worden, maar dat het wetsvoorstel en de memorie van toelichting zich daar onvoldoende toe lenen. Vandaar dat bij deze leden vele vragen leven.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering welke onderzoeken c.q. evaluaties gebruikt zijn bij het onderbouwen van de stelling van de regering dat spits- en plusstroken bijdragen aan de doorstroming op korte en op langere (5 jaar en meer) termijn. Zij zijn van mening dat deze maatregelen weliswaar leiden tot een korte termijn effect op de lengte van de files, maar op langere termijn geen positieve invloed hebben op het aantal voertuigverliesuren. Heeft de regering cijfers om deze stelling te weerleggen? Beschikt de regering over gegevens waarin het veronderstelde positieve effect op langere termijn is aangetoond? Is hierbij ook gekeken naar de zogenaamde verplaatsing van de files naar

andere knelpunten? Welke garanties kan de regering bieden dat er files die mogelijk ter plekke van de wegverbreding verminderen, niet elders verschijnen? Deelt de regering de analyse van vervoersdeskundigen dat het vergroten van de capaciteit op langere termijn leidt tot het aanspreken van een latente vraag als gevolg van een aanzuigende werking? Hoe wil de regering voorkomen dat nieuwe capaciteit nieuwe automobiliteit ter plekke creëert? Kan de regering reageren op de opinie van prof. B. van Wee, hoogleraar verkeer, milieu en ruimte (UU) en afdelingshoofd verkeer en vervoer van het Milieuplanbureau dat «Verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe snelwegen het fileprobleem niet oplost, zeker niet wanneer prijsmaatregelen als een kilometerheffing taboe wordt verklaard. Door enkel te investeren in wegaanleg nemen de kansen op files zelfs toe»? De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat het vergroten van de capaciteit op de hoofdwegen leidt tot een groter aanbod op het onderliggend wegennet. Hoe gaat de regering voorkomen dat door dit effect er nieuwe of grotere knelpunten op de provinciale en gemeentelijke wegen ontstaan? Is de regering zich ervan bewust dat door het vergroten van de capaciteit van de hoofdwegen er een afwenteling van de problematiek naar het onderliggend wegennet plaatsvindt?

De regering geeft aan dat spitsstroken een middel zijn om de files op de ringen rondom stedelijke agglomeraties te verminderen, doordat volgens de regering de spitsstroken in uitgaande richtingen worden ingezet om de «ringen leeg te trekken». Als dit al het effect zou zijn van de spitsstroken, hoe, zo vragen de leden van de fractie van GroenLinks zich af, valt dit dan te rijmen met de voorgenomen plannen om spitsstroken aan te leggen in de richting van de ringen rond de steden. Immers, deze stroken zouden er dan voor zorgen dat in de spits meer verkeer op de ringen komt, wat leidt tot meer files aldaar.

De leden van de SP-fractie zijn verontwaardigd om op deze korte termijn nog te moeten reageren op de Spoedwet wegverbreding. In de ogen van de SP-fractieleden is dit wetsvoorstel dermate controversieel en ingrijpend dat het niet goed is om deze wet in het huidige tempo door de Tweede Kamer te laten gaan, zeker nu het kabinet de demissionaire status heeft. De SP-leden leveren wel een bijdrage aan onderhavig verslag, maar hebben desondanks het idee dat zij op dergelijke wijze als Kamerleden niet serieus genomen worden. De leden van de SP-fractie hopen dat de wet serieus behandeld zal worden en niet tegen elke prijs voor het naderende kerstreces in stemming gebracht moet worden.

Voor zover daar tijd voor was, hebben de leden van de fractie van D66 kennis genomen van het wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding. Het komt deze leden voor dat een spoedwet weliswaar voortvarende behandeling vergt, maar dat een zorgvuldig wetgevingsproces altijd gewaarborgd moet zijn. De fractie van D66 is van mening dat de partijen in de Tweede Kamer die de inmiddels gestrande coalitie vormen een zware verantwoordelijkheid op zich hebben genomen met de door hen afgedwongen uitermate korte behandelingstijd van deze wet. Kan het kabinet toelichten waarom in het wetsvoorstel niet 1 januari 2003 maar april of juni 2003 als vroegste ingangsdatum wordt gezien? Is dat gebaseerd op een normale behandelingstijd voor een bijzondere wet als deze?

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij vinden het ongepast dat een demissionaire regering een zo omstreden wetsvoorstel indient en in behandeling wil geven. De verwijzing naar het zogenaamde «landsbelang», dat ook hier zou gelden, is naar het oordeel van deze leden veel te gemakkelijk. Juist bij de Spoedwet wegverbreding geldt dat het zeer reëel is te veronderstellen dat een nieuwe regering in een andere samenstelling tot heel

andere keuzes zou komen. Het is duidelijk dat de regering haast wil maken, de naam van de wet doet dat reeds vermoeden, maar dat is op zich geen legitimatie voor onzorgvuldige behandeling van deze wet. Als de regering in dit kader volstaat met een verwijzing naar de bereidheid van een meerderheid van de Tweede Kamer het voorstel te behandelen, willen de leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe de regering het zou vinden als alleen de drie coalitiefracties het voorstel steunen. Welke conclusies zou de regering verbinden aan het gegeven dat de hele oppositie tegen dit wetsvoorstel is? De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben al herhaaldelijk hun teleurstelling uitgesproken over het mobiliteitsbeleid van het nog zittende kabinet. In het Nader Rapport wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met internationale en nationale milieuafspraken. Kan dit nader worden onderbouwd? Los van de hiervoor verwoorde kritiek zijn de leden van de fractie van de ChristenUnie beducht voor onzorgvuldige wetgeving, gelet op de haast die wordt gemaakt met de totstandkoming ervan.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden erkennen de ernst van de mobiliteitsproblematiek, in het bijzonder gedurende de spits, en hebben als zodanig derhalve begrip voor een daadkrachtige en zondig onorthodoxe aanpak daarvan. Dit laat onverlet dat deze leden de nodige kritische kanttekeningen bij de opzet van het wetsvoorstel willen plaatsen. De bezwaren van de leden van de SGP-fractie betreffen in algemene zin met name het feit, dat het wetsvoorstel aan de ene kant zeer weinig inzicht biedt in de effecten die het wetsvoorstel beoogt als het gaat om de vermindering van de files en aan de andere kant onvoldoende inzicht biedt in de nadelige consequenties van het wetsvoorstel voor burgers als het gaat om geluidhinder en extra blootstelling aan schadelijke uitstoot van stoffen.

## **2. Alternatieven voor wegverbreding**

Ten aanzien van alternatieven voor wegverbreding merken de leden van de PvdA-fractie op dat extra wegcapaciteit één van de mogelijkheden is om de files te bestrijden. Een alternatief, zoals het beprijzen van het gebruik van wegen, bijvoorbeeld in de vorm van een kilometerheffing, is een andere. Vervoerseconomen stellen bijna zonder uitzondering dat de positieve effecten van het beprijzen van het weggebruik op de verkeerscongestie hoger zijn dan die van wegverbreding. Waarom is dit alternatief niet verder ontwikkeld, hetzij in de plaats van, hetzij naast het huidige wetsvoorstel? Veel overheidsgeld gaat nu naar de uitbreiding van het wegennet, terwijl de weggebruiker daar niets extra's aan meebetaalt. Hoe ziet de overheid in het algemeen haar verantwoordelijkheid ten aanzien van de filebestrijding. Welke inspanningsverplichting heeft de (rijks)overheid ten aanzien van de doorstroming op het wegenverkeersnet en hoe verhoudt zich dat tot de financiële middelen? Welke verantwoordelijkheid heeft de rijksoverheid ten opzichte van de doorstroming aan de individuele automobilist? Kan deze zich beroepen op enig recht, bijvoorbeeld op de streefsnelheid die de regering wenst (60 km/uur in de spits volgens het NVVP en een lagere snelheid volgens de regering)?

De leden van de fractie van GroenLinks menen dat andere maatregelen naast het verbreden van wegen overwogen dienen te worden. Kan de regering reageren op onderzoeksresultaten van het CPB, dat «een gedifferentieerde kilometerheffing een welvaartseffect oplevert van jaarlijks €2 miljard. De heffing leidt tot in 2010 tot circa 45% minder files. Ook wordt er door de gedifferentieerde heffing 9% minder gereden. De kosten bedragen ca. €0,7–1,9 mrd. Om een vergelijkbaar effect middels meer asfalt te bewerkstelligen, zijn in de komende 10 à 15 jaar 700 km extra

wegen en 200 km wegaanpassingen nodig . De kosten daarvan worden geraamd op €19 mrd.»<sup>1</sup>

De leden van de fractie van de ChristenUnie betreuren het zeer dat beprijzing in de vorm kilometerheffing als optimale variabelisatie van de autokosten zo ver achter de horizon is verdwenen. Het voorliggende wetsvoorstel onderstreept de ondubbelzinnige bevoordeling van de auto ten opzichte van het openbaar vervoer die het kabinetsbeleid met zich meebrengt. Het is in dit kader veelzeggend dat de minister van Verkeer en Waterstaat geen gehoor geeft aan het verzoek een onafhankelijk onderzoek te verrichten naar de gevolgen van zijn beleid voor de concurrentieverhouding tussen auto en openbaar vervoer. Deze leden vinden dat de regering zich wel erg gemakkelijk afmaakt van de te verwachten gevolgen van het voorstel voor de groei van de automobilititeit. Het wetsvoorstel is niet gericht op een verdere toename daarvan, aldus de indieners in het Nader Rapport (pag. 2). Dat is duidelijk, maar de regering wil toch niet ontkennen dat het voorstel zal leiden tot meer automobilititeit? De hiermee samenhangende milieugevolgen lijkt de regering niet of nauwelijks onder ogen te willen zien.

In algemene zin betreuren de leden van de SGP-fractie het, dat het wetsvoorstel louter inzet op maatregelen voor de korte termijn en zich uitsluitend richt op de automobilititeit. Dit betreuren deze leden des te meer nu een typisch op de lange termijn gericht instrument als de kilometerheffing voorlopig in de ijskast wordt geplaatst. Waarom wordt het wetsvoorstel voorts niet verbreed naar de oplossing van klemmende knelpunten in vaar- of spoorwegen? Ook hier – zeker voor wat betreft de binnenvaart – valt toch nog veel te winnen?

### **3. Aanleiding spoedwet**

Het wetsvoorstel beoogt blijkens de aanhef zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten door middel van een betere benutting en verbreding van deze wegen met het doel filevorming tegen te gaan. Uit het wetsvoorstel noch uit de Memorie van Toelichting blijkt volgens de leden van de PvdA-fractie welke doelstellingen de regering precies voor ogen heeft. Zo is de eerste vraag of de regering verwacht dat de automobilititeit als gevolg van deze wet zal toenemen of dat «slechts» het huidige autoverkeer meer ruimte krijgt. Met andere woorden in hoeverre stimuleert dit wetsvoorstel de latente automobilititeit bij mensen die nu nog gebruik maken van andere vervoermogelijkheden? Een tweede vraag is in welke mate het wetsvoorstel de fileproblematiek terugdringt. Aan welk percentage denkt de regering? En indien dit percentage niet gehaald wordt, voorziet de regering dan in een nieuwe soortgelijke Spoedwet of is dit wetsvoorstel echt eenmalig en uniek? De leden van de PvdA-fractie willen graag vernemen hoe de regering de groei van het autoverkeer in de komende jaren ziet in relatie tot de benodigde wegcapaciteit, mede in relatie tot de extra wegcapaciteit die wordt gerealiseerd met deze Spoedwet. Een derde vraag van deze leden heeft betrekking op de gevolgen voor het onderliggende wegenverkeersnet en met name op de op- en afritten. Welke knelpunten zullen ontstaan dan wel zullen groter worden bij een verbrede wegcapaciteit? Kan de regering aangeven om welke trajecten en afslagen het gaat en aan welke oplossingen wordt gedacht?

De leden van de SP-fractie zijn verder over enkele punten in de wet erg ongerust. Zo is het doel van de wet niet geheel duidelijk. Gaat het om het wegnemen van knelpunten die een weerslag hebben op de leefomgeving of om het oplossen van de files? Als het doel is de files op te lossen is het de vraag van deze leden in hoeverre er een samenhang is tussen extra

---

<sup>1</sup> Dhr. M. Koning (CPB) op basis van het CPB-rapport «Selectief investeren».

automobiliteit en het verbreden van de wegen. Daarnaast vragen de SP-leden zich af of er geen sprake zal zijn van het verplaatsen van de knelpunten naar de afritten van de snelweg. Het is ook de vraag of het verbreden van de wegen wel de beste oplossing is om de files te bestrijden. De leden van de SP-fractie maken zich hierbij met name erg ongerust over een mogelijke toename van het autoverkeer onder een gelijktijdige afname van het aantal openbaar vervoergebruikers. De Spoedwet wegverbreding beoogt de betrouwbaarheid van het weggebruik voor automobilisten sterk te laten stijgen, terwijl de betrouwbaarheid van het spoor de laatste jaren zienderogen afgenomen is. Wat zal het effect hiervan zijn op de luchtvervuiling? Hiernaar zal naar de mening van de leden van de SP-fractie eerst grondig onderzoek gedaan moeten worden voordat deze wet aangenomen kan worden. Deze wet hoort meer thuis in een brede visie op mobiliteit. Waarom is er niet gekozen om de spoedwet wegverbreding te integreren in het NVVP? Voorts staat het resultaat van de wet niet helder beschreven. Volgens de wet zal het zichtbare resultaten opleveren voor burger en bedrijfsleven. Hoe worden deze effecten gemeten? Wanneer kan de wet als een succes of mislukking gezien worden? Komt er nog een tussentijdse evaluatie van de wet? Al met al wordt er veel mist gecreëerd door het onderhavige wetsvoorstel met slechts de garantie dat de files niet compleet zullen verdwijnen, zo menen de leden van de SP-fractie.

De leden van de D66-fractie staan niet per definitie onwelwillend tegenover het streven om de ergste knelpunten in de weginfrastructuur op te lossen. Dat heeft evenwel alleen zin als er voldoende zekerheid is dat de gekozen maatregelen effectief zijn en gebaseerd zijn op een goede analyse van het probleem. Het verbaast deze leden dat dit kabinet na de exercitie rond het NVVP en het daarbij breed ontstane draagvlak voor prijsmaatregelen als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, niet meer weet te verzinnen dan uitbreiding van de capaciteit van de wegen. Hoe reageert het kabinet bijvoorbeeld op de recente stelling van de kant van de branche-organisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN): «Wie meer rijdt, moet ook meer betalen». Alleen als de economische schade van de files hoger is dan de kosten om het probleem op te lossen, is volgens TLN investeren in de weg in kwestie verantwoord. Zelfs de ANWB blijkt de nodige kanttekeningen te plaatsen bij de voorgestelde projecten. De leden van de fractie van D66 vragen het kabinet nog eens toe te lichten wat haar brede visie is op de mobiliteitsproblemen in Nederland en hoe de voorstellen in deze wet daarbij passen.

#### **4. Vereiste spoed**

Nu de regering reeds is overgegaan tot voorbereidingen, vooruitlopend op inwerkingtreding van de wet (voorbereiding ontwerp-wegaanpassingsbesluiten, aanstelling van onder meer een programmadirecteur), vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie zich af of dit niet erg prematuur is. Hoe ziet de regering de taak van het parlement in het wetgevingsproces, gelet op het feit dat zij al zaken in gang heeft gezet, voordat Tweede en Eerste Kamer zich over de daaraan gekoppelde wet hebben uitgesproken?

In de toelichting wordt gesteld dat snelheid niet tekort mag doen aan de zorgvuldigheid van de procedure. De leden van de fractie van de ChristenUnie onderschrijven dit uiteraard van harte. In dit licht willen zij de regering de vraag voorleggen hoe reëel de kans is dat in de voorbereidingsfase van Europese aanbestedingsprocedures verwachtingen worden gewekt, die niet kunnen worden waargemaakt en om die reden tot schadeloosheidsclaims leiden. Kan voorts in dit kader worden geconcretiseerd wat wordt verstaan onder het «op vergelijkbare wijze () als in de bestaande

procedures» betrekken van de belangen van burgers. Worden de belangen van burgers in alle opzichten net zo adequaat gewaarborgd als onder de vigerende regelgeving? Zo ja, waarom heeft de wetgever dan niet veel eerder gekozen voor de nu voorgestelde systematiek en dan over de volle breedte van infrastructurele aanpassingen en vernieuwingen?

## **5. De projecten waarop het wetsvoorstel betrekking heeft**

De spoedwet wegverbreding heeft slechts betrekking op de aanpassing van een beperkt aantal knelpunten op het snelwegennet. Bij de keuze van de projecten is volgens de regering de file top-50 uitgangspunt geweest. De leden van de CDA-fractie constateren dat er geen gedetailleerdere onderbouwing van de samenstelling van de lijst wordt gegeven. Hierdoor is het voor genoemde leden niet erg duidelijk welke criteria precies zijn gehanteerd in de afweging welke wegen uit de top-50 zijn aangewezen voor snelle aanpassing. Bij sommige maatschappelijke geleidingen is zelfs de indruk ontstaan dat voorgestelde maatregelen alleen worden uitgevoerd omdat het op die betreffende plek gemakkelijk kan en niet omdat het de meest optimale locatie is om de doorstroming te bevorderen. Dit zou leiden tot vooral verplaatsing van het fileprobleem in plaats van het oplossen daarvan. Kan de regering genoemde onduidelijkheid wegnemen door voor elk van de in de bijlage genoemde knelpunten duidelijk aan te geven welke afwegingen bij dat knelpunt hebben geleid tot het opnemen in dit voorstel spoedwet wegverbreding?

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat in het voorliggend voorstel aanpassing van de lijst van aan te passen wegen alleen aanpassing van de aard van het project, het aantal stroken en de kilometrering kan inhouden. Deze aanpassing zal per amvb kunnen geschieden. Genoemde leden constateren dat een aanpassing van de wegnummers en de omschrijving van de wegvakken van de betreffende wegaanpassing niet zal kunnen plaatsvinden. Kan de regering aangeven waarom voor deze beperking is gekozen? Extra financiële ruimte zou er de komende jaren toe kunnen leiden dat een snelle aanpassing van knelpunten op meer dan de nu voorgestelde baanvakken zal kunnen plaatsvinden. De leden van de CDA-fractie vinden het van belang dat deze mogelijkheid tot uitbreiding er zal zijn. Is de regering bereid deze mogelijkheid tot een latere vergroting van de in de bijlage opgenomen lijst met aan te pakken knelpunten in het wetsvoorstel in te bouwen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ambtsvoorganger van de huidige minister in april 2002 heeft aangekondigd op vijftien plaatsen in Nederland extra spitsstroken aan te leggen (Volkskrant d.d. 11-4-2002). In hoeverre is er sprake van overlap met de spitsstroken die in de Spoedwet worden genoemd? Gaan de plannen, zoals gepresenteerd door de vorige minister, nog door of zijn die in de ijskast gezet? In de vorige kabinetsperiode was het kabinet de mening toegedaan dat binnen een paar jaar spitsstroken aangelegd konden worden zonder dat er sprake was van een spoedwet. Waarin zit de toegevoegde waarde van de Spoedwet ten opzichte van de eerdere plannen voor het gebruik van spitsstroken?

Kan worden aangegeven waarom er voor de trajecten in de bijlagen bij het wetsvoorstel is gekozen, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Welke criteria zijn gehanteerd bij het selecteren van de locaties waar spitsstroken moeten komen? Kan de regering aangeven welke doelstellingen er per wegvak moeten worden behaald voor het aanleggen van spitsstroken? Hoe groot zal de relatieve afname van het aantal voertuigverliesuren zijn? Hoe hoog wordt de te verwachten gemiddelde snelheid tijdens de spits?

De wegen die vallen onder de Spoedwet staan vermeld in een bijlage. De regering geeft aan dat de bijlage kan worden gewijzigd via een amvb (art. 2). De wijziging kan slechts betrekking hebben op de aard van het project, de wijziging van het aantal rijstroken en de kilometrering. Dit lijkt duidelijk, maar toch vragen de leden van de PvdA-fractie zich af hoe ver deze wijzigingsbevoegdheid van de regering strekt? Kan de regering tot nader order steeds de bijlage wijzigen of zit er ook een einddatum in? Kan de regering iedere keer opnieuw een wegverbreding toepassen of geldt de verbreding eenmalig? Kan de regering de kilometrering uitbreiden en dus ook nieuwe trajectgedeelten onder de wet brengen of zijn de geografische grenzen in de Spoedwet vastgelegd? Indien uitbreiding mogelijk is, is de regering dan niet van mening dat de Kamer een nieuw besluit moet nemen, omdat het dan gaat om andere trajectgedeelten dan bij deze wet zijn vastgesteld?

Een deel van de genoemde tracés was al opgenomen in het MIT, zo constateren de leden van de PvdA-fractie. Opname in dit wetsvoorstel betekent dat ze niet de MIT-procedure doorlopen en dat ze als het ware uit het MIT worden gelicht. Wat betekent dit voor de reeds doorlopen procedures in het kader van het MIT en voor de aansluiting op de procedures van de Spoedwet? Daarnaast is extra geld gekomen voor de financiering. In hoeverre is er overlap tussen de financiering vanuit het MIT en vanuit de extra gelden in het kader van het Strategisch Akkoord?

De vooronderstelling die ten grondslag ligt aan deze wet is dat wegverbreding, of specifiek spits-, plus-, en bufferstroken, bijdraagt aan de doorstroming op het hoofdwegennet, de files vermindert en de betrouwbaarheid vergroot. De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af welke concrete doelstellingen de regering hanteert voor deze grootheden. Kan de regering aangeven per project welke mate van doorstroming nagestreefd wordt op deze trajecten, uitgedrukt in percentage van het huidige aantal voertuigverliesuren? De leden van de fractie van GroenLinks vragen of voor al die projecten, die opgenomen zijn in Bijlage 1, een analyse is gemaakt van de problematiek ter plekke, van de mogelijke oplossingen, de voor- en nadelen van deze oplossingen, de kosten ervan, de snelheid waarmee de maatregelen ingevoerd kunnen worden? Zo ja, kan de regering deze analyse voor elk van deze projecten overleggen? Zo niet, kan de regering aangeven waarom zij ondanks het ontbreken van deze analyse toch het voorstel doet om middels een lex specialis één van de mogelijke oplossingen, de wegverbreding, al vast te leggen, en daarmee een alternatieventoets en een maatschappelijke kosten-batenanalyse achterwege te laten?

De regering meldt dat de file top-50 leidend is geweest bij de aanwijzing van de projecten uit Bijlage 1. De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af welke andere criteria nog meer gebruikt zijn, aangezien ook projecten, die niet in deze top-50 zijn opgenomen, aan de bijlage zijn toegevoegd?

Het aannemen van onderhavig wetsvoorstel zal betekenen dat er na de inwerkingtreding van deze wet nog op één moment besloten kan worden over het doorgaan dan wel de aard van de projecten, namelijk in het wegeaanpassingsbesluit. Desondanks is reeds middels Bijlage 1 zeer concreet aangegeven welke projecten onder deze wet vallen. Voor deze projecten geldt dus dat de regering meent dat hier de aanleg van een spits-, plus- of bufferstrook de meest geëigende oplossing is. Daarom is het opmerkelijk, menen de leden van de fractie van GroenLinks dat er geen inzicht gegeven is in de voor- en nadelen van de voorgestelde maatregelen. Inzicht hierin is volgens deze leden noodzakelijk om te oordelen of de aanleg van een spits-, plus- of bufferstrook gewenst is. Kan de rege-



ring alsnog aangeven per project wat de gevolgen zijn van de projecten voor respectievelijk de doorstroming (voertuigverliesuren); het individueel- en groepsrisico met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen; de lokale luchtkwaliteit (NOx, fijn stof); de geluidsbelasting, specifiek de verandering van het aantal bewoners dat (ernstig) gehinderd dan wel in de slaap gestoord wordt door de snelweg binnen de 50 dB(A)-contour, 55 dB(A)-contour, 60 dB(A)-contour, 65 dB(A)-contour en 70 dB(A)-contour; de geluidsbelasting in Stiltegebieden; de luchtkwaliteit in gebieden behorend tot de Ecologische Hoofdstructuur?

Doordat onduidelijk is op welke gronden projecten zijn opgenomen in Bijlage 1 en welke voor- en nadelen deze projecten kennen, wordt de vraag opgeroepen bij de leden van de fractie van GroenLinks of een rechter, ingeval van beroep tegen het wegaanpassingsbesluit, kan besluiten dat een project, om welke reden dan ook, onterecht in de Bijlage is opgenomen. En als dit niet het geval is, op welke manier wordt dan gewaarborgd, en ook door de rechter te toetsen, dat een project niet is strijd is met het Europese recht, bijvoorbeeld het Europese natuurbeschermingsrecht, dat een dwingende alternatieventoets voorschrijft? Als blijkt dat een project niet voldoet aan de Europese regelgeving, bijvoorbeeld doordat er geen dwingend maatschappelijk belang is of doordat er reële alternatieven zijn, bestaat dan de mogelijkheid dat een project alsnog in zijn geheel niet uitgevoerd wordt?

De leden van de fractie van GroenLinks signaleren dat het gevolg van de exacte benoeming van de projecten in de Bijlage 1 is, dat ingeval van beroep tegen het wegaanpassingsbesluit, het voor de rechter alleen mogelijk is om een «alles of niets»-oordeel te vellen. Immers, een deel van een traject kan in strijd zijn met wetgeving ter bescherming van natuur, terwijl een ander deel deze bezwaren niet kent. Gezien de exact geformuleerde kilometrerings in de bijlage kan de rechter alleen oordelen over het project als geheel? Is de regering met de leden van de fractie van GroenLinks van mening dat dit ertoe leidt dat alleen een volledige vernietiging van het besluit mogelijk is voor een rechter? Is de regering van mening dat de projectgegevens uit de bijlage gezien moeten worden als de maximale speelruimte waarbinnen het project gerealiseerd kan worden? Is de regering dan ook bereid dit als zodanig in de wet te verankeren?

De reden om te kiezen voor de in de wet genoemde trajecten is de SP-fractie in het geheel niet duidelijk. Zij wenst hierover graag meer duidelijkheid.

De leden van de fractie van D66 hebben in de Memorie van Toelichting tevergeefs gezocht naar een uiteenzetting per project van de problematiek ter plaatse, van de onderzochte alternatieve oplossingen en van de verwachte resultaten. Deze leden vinden het onvoldoende dat in de Memorie van Toelichting wordt volstaan met de opmerking «(...) dat de spoedwet een bijdrage levert aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen, en dan met name op de belangrijke schakels in de Randstad, zoals de A2 en de A12. Het resultaat van de Spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist sterk stijgen.» Zeker als afwijking van de bestaande regelgeving gerechtvaardigd moet worden, is naar de mening van D66 een kwantitatieve onderbouwing van de voorstellen aan de hand van concrete criteria wel het minste. Bovendien is zonder deze informatie een zinnige evaluatie, zoals voorzien in artikel 19 en toegelicht in paragraaf 9 van de Memorie van Toelichting, volgens de leden van de D66-fractie niet mogelijk. Zij vragen

het kabinet dan ook alsnog aan te geven hoe de verwachte stijging van de «betrouwbaarheid van het weggebruik» zal worden gemeten.

De leden van de D66-fractie vinden de toelichting op de projecten dus onder de maat. Zij ontvangen graag alsnog de volgende informatie:

- welke projecten waren al wel in het MIT opgenomen en welke niet?
- welk bedrag is met ieder van de projecten gemoeid?
- hoeveel effectiever wordt het verkeerssysteem per project en hoe wordt dat gemeten?
- op grond waarvan is gekozen voor spits-, plus-, wisselen/of bufferstrook?
- wat was doorslaggevend bij de selectie van projecten: haalbaarheid, betaalbaarheid of effectiviteit?
- wat is bepalend voor het onderscheid structureel, semi-permanent en tijdelijk en waarin verschillen de 3 categorieën projecten van elkaar?
- kunnen semi-permanente en tijdelijke voorzieningen in de toekomst ongedaan worden gemaakt?

Voorts ziet de D66-fractie graag toegelicht hoe de €80 miljoen voor maatregelen gericht op beter gebruik van bestaande infrastructuur over de diverse projecten en soorten maatregelen (inclusief het tegengaan van overbelading van vrachtwagens) wordt verdeeld.

Waarom, zo willen de leden van de fractie van D66 weten, zijn de verschillende soorten stroken niet gedefinieerd in de wet?

De D66-fractie is van mening dat de mogelijkheid de bijlage met projecten te wijzigen bij algemene maatregel van bestuur wel erg ruimte lijkt te geven, zeker als ook de kilometreringsverandering veranderbaar blijkt. Moet uit de behoefte aan deze mogelijkheid worden afgeleid dat de bijlage te haastig tot stand is gekomen?

Het wetsvoorstel heeft betrekking op twee categorieën van projecten. De leden van de fractie van de ChristenUnie veronderstellen dat de maatregelen, genoemd op pagina 5 van de memorie van toelichting (toeritdoserings, ed.), voor beide categorieën gelden. Zij gaan er verder van uit dat de verwijzing naar artikel 19, in relatie tot de tijdswinst in de rechterlijke procedure, op dezelfde pagina niet juist is. Bedoeld zal zijn artikel 18. In de toelichting op de aard van de projecten wordt naar de mening van de leden van de fractie van de ChristenUnie te weinig aandacht geschonken aan het verplaatsen van knelpunten door de aanleg van allerlei stroken op rijkswegen. Veel knelpunten op autosnelwegen ontstaan door congestie in de steden. In de schriftelijke voorbereiding op de begrotingsbehandeling stelt de minister in antwoord op vraag 51 dat dit een terecht punt van aandacht is. Hij vervolgt: «Daarom is bij de selectie van de locaties onder meer gekeken naar de capaciteit van opvolgende wegvakken en zullen ook met andere wegbeheerders afspraken moeten worden gemaakt. Dit om nieuwe knelpunten te voorkomen.» Wat is de exacte betekenis van deze woorden? Moet hieruit worden afgeleid dat het rijk van de medeoverheden verwacht dat zij ook tot infrastructurele aanpassingen overgaan, indien één van de projecten die onder de reikwijdte van dit wetsvoorstel vallen op het grondgebied van de betreffende medeoverheid valt? Zo nee, wat dan wel?

De leden van de SGP-fractie constateren dat een aantal specifieke tracés is uitgezocht dat voor een «opwaardering» in aanmerking komt. Het is deze leden niet geheel helder op basis van welke criteria nu deze trajecten zijn uitgezocht. Sommige geselecteerde weggedeelten behoren niet eens tot de landelijke file top-50. Kan dit nader worden toegelicht? De leden van de SGP-fractie vinden het bovendien een zwakke steun in het wetsvoorstel dat niet duidelijk wordt aangegeven welke effecten beoogd worden met deze wegaanpassingen. Slechts met een helder inzicht in de effecten kan

immers worden beoordeeld of de onorthodoxe aanpak die nu wordt gekozen gerechtvaardigd c.q. proportioneel kan zijn. Welke vermindering van de files of voertuigverliesuren op de diverse trajecten wil de regering met dit wetsvoorstel bereiken? In hoeverre is het risico reëel, dat er door de beoogde wegaanpassingen slechts een verschuiving van de files optreedt, bijvoorbeeld naar de toegangswegen rond de steden? Is dit niet het gevaar van een incidentele aanpak van specifieke knelpunten?

## **6. Aard van de projecten**

De leden van de CDA-fractie constateren dat in het onderhavige wetsvoorstel verschillende faciliterende benuttingsmaatregelen worden voorgesteld: spitsstroken, plusstroken, wisselstroken en bufferstroken. Een spitsstrook is een vluchtstrook die tijdens de spits ingezet zal worden als tijdelijke extra rijstrook. Om deze spitsstrook aan te duiden worden op de desbetreffende plek de markering, bebording en de bewegwijzering aangepast. In verband met de verkeersveiligheid en de hulpverlening bij pechgevallen en ongevallen zullen er aanvullende maatregelen worden genomen. Te denken valt hierbij aan verkeerssignalering, camera-bewaking op het hele traject, pechhavens, een detectiesysteem voor de vluchtstrook, aanvullende afspraken met de hulpdiensten en eventueel snelheidsbeperkingen of inhaalverboden. Genoemde leden vinden het van groot belang dat deze set van maatregelen ertoe leidt dat het berijden van de vluchtstrook geen vermindering van de verkeersveiligheid met zich mee zal brengen. Kan de regering dit garanderen, mede naar aanleiding van de ervaringen bij eerdere experimenten als op de A27, A28, A50? Kan de regering bovendien meer precies aangeven op welke trajecten men verlaging van de snelheid in gedachten heeft? Kan de regering tevens aangeven of zij bereid is de openstelling voor spits/plusstroken af te stemmen op de verkeersdrukke i.p.v. vaste tijden te hanteren voor elke strook?

In het reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zijn, zo constateren de leden van de VVD-fractie, geen definities opgenomen van een bufferstrook, een wisselstrook, een spitsstrook en een plusstrook. In welke wet is dit wel het geval? Moet het RVV 1990 aangepast worden? Moeten de definities opgenomen worden in artikel 1 van de spoedwet aangezien de begrippen wel in de bijlage zijn genoemd?

Het al dat niet van toepassing zijn van de Tracéwet en het Besluit milieu-effectrapportage hangt af van het al dan niet verbreden van de weg met een extra rijstrook. De vraag die hierbij opkomt is of een vluchtstrook een rijstrook is. De enige definitie die de VVD-fractie heeft kunnen vinden van een vluchtstrook stond in het RVV 1990. Zijn er in andere wetten definities van een vluchtstrook en een rijstrook opgenomen? Zo ja, van welke?

Een vluchtstrook wordt in het RVV 1990 omschreven als een «door een doorgetrokken streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat is bestemd voor gebruik in noodgevallen». Een rijstrook wordt gedefinieerd als een «door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan van zodanige breedte dat bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen daarvan gebruik kunnen maken». De leden van de VVD-fractie vragen zich af of een vluchtstrook niet opgevat kan worden als een rijstrook voor noodgevallen gezien het feit dat vluchtstroken breed genoeg zijn voor voertuigen met meer dan twee wielen. Wat is hierover het standpunt van de regering?

De regering heeft ervoor gekozen om een spitsstrook te beschouwen als rijstrook. Waarom is deze keuze gemaakt? Is het niet mogelijk om een spitsstrook te definiëren in de trant van «door een doorgetrokken (of

onderbroken) streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat alleen tijdens drukke tijden gebruikt kan worden»? Zo nee, waarom niet? Wat zouden van een dergelijke begripsomschrijving de consequenties zijn?

Is het – met het oog op verkorten van alle juridische procedures – niet mogelijk om artikel 43 lid 3 van het RVV 1990 op dusdanige wijze aan te passen dat rijden op een vluchtstrook bij grote drukte op bepaalde baanvakken is toegestaan? Zo nee, waarom niet?

Hoe en in welke wet is geregeld, zo willen de leden van de VVD-fractie weten, dat bussen op bepaalde trajecten gebruik kunnen maken van de vluchtstrook als busbaan op bepaalde trajecten als het druk is? Kan de regering aangeven waarom er niet voor een analoge oplossing is gekozen voor auto's op de vluchtstrook op bepaalde trajecten als het druk is op de weg?

De Raad van State wijst erop dat in ieder geval op een aantal autosnelwegen en autowegen die worden aangepast de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van toepassing is. Dientengevolge dienen de berm van die wegen aan de rechterzijde van de rijbaan te zijn voorzien van een verharde of voldoende draagkrachtige doorlopende vluchtstrook, met een minimumbreedte van 2,5 meter, waarop in noodgevallen kan worden gestopt. De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering aan te geven hoe breed de vluchtstroken op dit moment zijn op de tracés zijn waar spitsstroken zijn gepland? Kan de regering aangeven hoe breed de vluchtstrook volgens de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen moet zijn? Hoe breed moeten een vluchtstrook, een bufferstrook en een wisselstrook minimaal worden? Welke richtlijnen liggen hieraan ten grondslag?

Een definitie van het begrip «spits» ontbreekt in de wetstekst en wordt in de Memorie van Toelichting evenmin gegeven, zo constateren de leden van de fractie van D66. Kan hierin alsnog worden voorzien? Voor wat betreft de plusstroken is de leden van deze fractie niet duidelijk waarom ook buiten de spits sprake moet zijn van versmalde rijstroken.

## **7. Verkeersveiligheid**

De leden van de VVD-fractie zijn om verschillende redenen voorstander van het openstellen van de vluchtstrook tijdens de spits. Een groot voordeel is dat de verkeersveiligheid verbetert. Een proef met drie vluchtstroken op de A27 (bij Lunetten en Everdingen), A28 (tussen Zeist en Utrecht) en de A50 (bij Nijmegen) hebben aangetoond dat het aantal ongevallen in de spits met driekwart afneemt. De fractie van de VVD is van mening dat hulpdiensten binnen zeer korte tijd bij een ongeval aanwezig moeten zijn. Indien de vluchtstrook volstaat met auto's, zullen hulpverleners tussen de file door moeten rijden. Zijn er ergens in de wet bepalingen opgenomen over de manier waarop ambulances zich een weg door een file moeten banen? Kan de regering aangeven welke verkeersregels hierover bestaan, of moeten c.q. kunnen worden vastgesteld? Op welke manier gaat de regering de burgers hierover voorlichten?

Vanwege de verkeersveiligheid zijn de leden van de VVD-fractie van mening dat de vluchtstrook alleen opengesteld kan worden tijdens drukke tijden. De openstelling mag niet afhankelijk zijn van het tijdstip van de dag, maar van de drukte op de weg. Wat is hierover de mening van de regering? Op welke manier wordt dit geregeld in de wet?

De leden van de fractie van de PvdA hebben een aantal vragen over de verkeersveiligheid.

Op sommige trajecten zal de vluchtstrook vervallen. De regering wil deze verslechtering van de verkeersveiligheid opvangen door diverse maatregelen te nemen, zoals snelheidsbeperkingen en pechhavens. Feit blijft echter dat de vluchtstrook vervalt, op bepaalde tijdstippen en wellicht soms de gehele dag, want de wettekst sluit dit laatste niet uit. Welke gevolgen heeft dit voor de verkeersveiligheid? Kan de regering dit onderbouwen met wetenschappelijk onderzoek? Daar komt nog bij dat de Raad van State van mening is dat een Europees verdrag het hebben van vluchtstroken verplicht voorschrijft aan de lidstaten (Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen, 1975). Het antwoord van de regering is vooral gestoeld op de semantiek van de verdragstekst en op de geest van de wet. Dit overtuigt de fractie van de PvdA niet. Zij wil daarom van de regering hardere garanties dat het Nederlandse voorstellen in overeenstemming is met de verdragstekst. Zijn er bijvoorbeeld in andere landen vergelijkbare buitenwerkingstellingen van vluchtstroken geweest? Welke juridische risico's loopt de regering indien de verdragstekst bij een rechterlijke toets toch uitmondt in een verplichting tot het hebben van vluchtstroken?

Een ander punt betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regering erkent dat de wegverbreding kan leiden tot een toename van de risico's, bijvoorbeeld door de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en/of doordat de wegen soms dichterbij de woningen zullen komen te liggen. De risico's zullen in het kader van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit moeten worden afgewogen, op basis van een nota uit 1995/96, aldus de regering in de Memorie van Toelichting. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om nu de risico's aan te geven voor de tracés die voorkomen in de bijlage van de Spoedwet en dit niet over te laten aan de afweging bij het wegaanpassingsbesluit. Het aantal tracés is niet zo omvangrijk dat dit tot grote problemen leidt. Is de verwachting terecht dat sommige trajecten op bepaalde tijden zich niet langer kwalificeren als doorgangsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen omdat de risico's te groot zullen worden? Zo ja, om welke trajecten en welke stoffen gaat het dan?

Ten aanzien van de veiligheid is het kabinet blijkens de toelichting optimistisch over de bereikbaarheid in geval van calamiteiten. De fractie van D66 ziet graag toegelicht hoe men snel hulpdiensten ter plaatse ziet komen als alle stroken inclusief de vluchtstrook bezet zijn.

### **8. De keuze voor een specifieke wettelijke voorziening**

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat met het voorliggende voorstel in de toekomst een onderscheid in procedures zal worden gemaakt tussen het aanleggen van nieuwe landschapdoorsnijdende wegen en het vergroten van de capaciteit van al bestaande wegen. Dit rechtvaardigt lichtere procedures. Deze leden constateren dan ook met instemming dat het huidig voorstel inderdaad een duidelijke verlichting en versnelling van de procedures voor aanpassing van bestaande wegen met zich mee zal brengen. Genoemde leden constateren dat het de bedoeling van de regering is om na het in werking treden van deze als lex specialis bedoelde spoedwet, middels een structurelere aanpassing van de geldende procedures een permanent lichtere procedure voor het aanpassen van bestaande wegen door te voeren. Alhoewel het gebruik van een lex specialis niet gewoon is, zijn de leden van de CDA-fractie het ermee eens dat gelet op het spoedeisend karakter van het verbeteren van de bereikbaarheid voor dit instrument wordt gekozen. Ook het gekozen model voor de versnelling van de procedures kan in grote lijnen de goed-

keuring van genoemde leden wegdragen. De leden van de CDA-fractie komen tot dit standpunt mede op basis van de opgedane ervaringen met de Wet op de waterkering.

De leden van de CDA-fractie zijn een groot voorstander van het structureler versnellen van de procedures voor wegaanpassingen. Kan de regering duidelijk aangeven op welke termijn deze definitieve verlichting van procedures volgens verwachting gerealiseerd zal zijn? Deze leden zouden het toejuichen als eenzelfde aanpak, zowel qua spoedwet als later qua structurelere aanpassingen er ook zou komen voor het aanpassen van bestaande spoorinfrastructuur. Is de regering hiertoe bereid?

De regering heeft gekozen voor een lex specialis. De reden hiervoor is de snelheid die de regering wenst bij het verbreden van de wegen. De verschillen met de procedures volgens de Tracéwet worden in de Memorie van Toelichting summier aangegeven. Graag willen de leden van de fractie van de PvdA een verduidelijking hierover: welke onderdelen van de Tracéwet worden niet toegepast en welke wel, en wat zijn daarvoor de redenen? Ook wensen zij te weten waarom niet is gekozen voor de Rijksprojectenprocedure, als alternatief voor de Tracéwet?

Het majeure doel van de wet is het versnellen van de procedures van projecten. De analyse van de regering is dat door voorstellen in de spoedwet de procedures versneld kunnen worden, zo constateert de fractie van GroenLinks. Kan de regering aangeven, op basis van een analyse van de laatste Tracéwetprocedures waar de lengte van de procedure als een knelpunt werd ervaren, aangeven welk onderdeel van de Tracéwet in deze projecten voor welke mate van vertraging zorgt? Deelt de regering in deze de analyse van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR, «commissie Donner») uit het in 1994 uitgebrachte advies inzake de Besluitvorming Grote Projecten, dat de belangrijkste vertragingfactoren bij infrastructuurprojecten onder andere zijn: een gebrekkige identificatie van maatschappelijke behoefte, politieke besluiteloosheid, problemen in het projectmanagement, een onrealistische tijdplanning, tekortkomingen in de beleidsvoorbereiding, negeren van wettelijke termijnen en het niet tijdig beschikbaar zijn van financiële middelen? Kan de regering op elke oorzaak afzonderlijk ingaan of zij van mening is dat deze vertragend werken bij infrastructuurprojecten? Kan de regering aangeven of sinds het advies van de WRR op deze punten verbeteringen zijn opgetreden en waar dit uit blijkt? Kan de regering reageren op de conclusie van de WRR in dit zelfde rapport dat niet zozeer de vertraging als zodanig, maar de onvoorspelbaarheid en onzekerheid, waarmee besluitvorming omgeven is, het hoofdprobleem is en dat vertraging volgens de WRR teveel een relatief begrip is en een kwestie van perceptie? Naast de Spoedwet zijn er meerdere initiatieven van de regering aan de Kamer toegestuurd of toegezegd die tot doel hebben om de procedures van infrastructuurprojecten te versnellen, zoals de herziening van de WRO, de Rijksprojectenprocedure en het nieuwe MIT-spelregelkader. Kan de regering aangeven wat de relatie is tussen deze voorstellen en onderhavig wetsvoorstel? Op welke onderdelen voegt de spoedwet nog zaken toe aan deze voorstellen? Kan de regering aangeven wat de gemiddelde periode is die de verkenningsfase duurt? Tot welk maximum is de verkenningsfase in het verleden opgelopen en voor welke projecten was dit het geval? Is het juist dat een verkenningsfase voor sommige projecten oploopt tot vijf jaar? De «Verkenningen Nieuwe stijl (VNS)», zoals die in het voorjaar van 2002 aan de Kamer zijn toegestuurd, dienen er toe om de verkenningsfase tot maximaal 1 jaar in te korten en ervoor te zorgen dat de verkenningsfase als trechter gaat werken en dat na de verkenningsfase op basis van openbare informatie wordt besloten welke projecten wel en niet doorgaan naar de volgende fase. Hoe is dit te rijmen

met het onderhavige wetsvoorstel waarin een groot aantal projecten worden voorgesteld die niet de verkenningfase zoals voorgesteld in de VNS hebben doorlopen? Is deze wet niet in strijd met de VNS, aangezien niet op basis van openbare informatie wordt besloten welke projecten wel en niet doorgaan naar de volgende fase?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat alvorens over te gaan tot het aannemen van deze lex specialis duidelijkheid moet bestaan over de maatregelen voor stroomlijning en verkorting van procedures van infrastructuurprojecten die sinds het genoemd advies van de WRR zijn genomen. Deze leden vragen de regering een evaluatie te geven van de genomen maatregelen over de periode 1994–2002 en een evaluatie ex ante van de VNS. Zij zijn van mening dat eerst een dergelijke evaluatie uitgevoerd dient te worden alvorens tot besluitvorming over onderhavige wet overgegaan kan worden.

In de inleiding van de Memorie van Toelichting wordt toegelicht dat in een interdepartementale werkgroep een fundamentele herziening zal worden voorbereid van de «bestaande procedurepraktijk op het gebied van de aanleg en verbetering van hoofdinfrastructuur». In paragraaf 3 is sprake van het voornemen de Tracéwet te herzien. De fractie van D66 krijgt graag toegelicht of al sprake is van concrete activiteiten op dit front dan wel dat het hier slechts voornemens betreft, en in hoeverre de demissionaire status van het kabinet op de effectuering van een en ander van invloed is.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hechten aan een nadere toelichting op de keuze voor een lex specialis en op de voornemens met betrekking tot een structurele wetgeving. Waarop is de planning gericht voor wat betreft structurele wetgeving? De regering verwijst zelf naar de lopende tweede evaluatie van de Tracéwet. Loopt ze hierop niet teveel vooruit door al aan te kondigen dat voor de wijziging van hoofdwegen een lichtere procedure zal worden voorgeschreven dan voor de aanleg? Wordt daarnaast voldoende recht gedaan aan het gegeven dat in de afgelopen jaren al diverse maatregelen zijn getroffen gericht op versnelling en stroomlijning van regelgeving en procedures, zoals de MIT Verkenningen nieuwe stijl?

Voor wat betreft de keuze voor een lex specialis verzoeken deze leden om een beschouwing van de regering over het uit 1994 daterende WRR-advies inzake de besluitvorming over grote projecten en de kabinetsreactie hierop (24 690, nr. 5).

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel het karakter heeft van een lex specialis. In algemene zin vinden deze leden dat incidentele wetgeving, gericht op bijzondere projecten, zoveel mogelijk vermeden dient te worden, niet in de laatste plaats om de overzichtelijkheid en eenduidigheid in de toepassing van de regelgeving voor infrastructuurprojecten te waarborgen. Van dergelijke bijzondere, van reguliere wetgeving afwijkende regelgeving mag slechts sprake zijn in bijzonder urgente gevallen. Is dat naar de mening van de regering nu werkelijk aan de orde? Liggen wat dat betreft de gemaakte vergelijkingen met de «Deltawet grote rivieren» wel in de rede? De leden van de SGP-fractie merken hierbij overigens wel op, dat reeds meermalen is aangetoond, dat veel tijdverlies rond infrastructuurprojecten geen primair gevolg is van moeizame (inspraak)procedures, maar veeleer gevolg is van een gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en belangenorganisaties. In dit verband wordt onder meer in het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat «Ambities bundelen» en van het rapport van het ministerie van Verkeer en Waterstaat «Internationale vergelijking Besluitvorming Infrastructuur» aangeduid dat met het verbeteren van het proces-

management veel meer winst valt te boeken dan met het bekorten van procedures. Heeft de regering dit meegewogen?

Daarnaast blijkt uit het recente rapport van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid «Evaluatie voortgang infrastructuur» dat veel vertraging bij de aanleg van infrastructuur voortkomt uit tekorten op het budget, waardoor vaak problemen met de inpassing ontstaan. De leden van de SGP-fractie informeren of voor deze aspecten voldoende aandacht bestaat en of de aandacht nu niet te eenzijdig wordt gericht op het verkorten van procedures via een *lex specialis*. Wordt met het verkorten van procedures de druk op het – tekort schietende – budget niet alleen maar nijpender? Hoe groot is derhalve de garantie dat met dit wetsvoorstel de beoogde wegaanpassingen inderdaad op de beoogde termijn worden gerealiseerd en de financiën niet alsnog de geboekte tijdwinst door kortere procedures teniet doet?

Tot slot vragen de leden van de SGP-fractie in hoeverre het wetsvoorstel werkelijk noodzakelijk is om de beoogde wegaanpassingen te realiseren. De regering verwacht de nodige effecten van de inzet van onder meer spitsstroken: vluchtstroken die tijdens de spits als reguliere rijbaan worden ingezet. Ook de SGP-fractie acht dit een adequaat instrument. In hoeverre is daarvoor echter het onderhavige wetsvoorstel noodzakelijk? Ook nu zijn er immers al de nodige spitsstroken ingezet zonder dit wetsvoorstel. Wordt dit ook als te tijdrovend gezien?

### **9. Tijdelijk karakter**

Op met name de wegen die vallen in de B-categorie zal ten aanzien van geluidhinder jarenlang een uitzonderingssituatie van kracht zijn. Weliswaar moet binnen een bepaalde tijd deze milieutechnisch slechtere situatie zijn opgeheven, maar wat gebeurt er als het plan mislukt en een nieuw besluit op basis van deze Spoedwet nodig is? Dan duurt de uitzonderingssituatie nog langer voort. Waarom neemt de regering geen tijdsbepaling op in het wetsvoorstel om te voorkomen dat meerdere malen op hetzelfde traject een besluit volgens de Spoedwet wordt genomen, zo vragen de leden van de fractie van de PvdA zich af.

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het onduidelijk wat de tijdelijkheid van deze wet is. De bedoeling is dat de wet tijdelijk is. Deze tijdelijkheid blijkt niet uit de wet, zoals ook blijkt uit het advies van de Raad van State bij dit wetsvoorstel. De tijdelijkheid is slechts gekoppeld aan het feit dat een limitatieve lijst van projecten is opgenomen en dat deze eens afgerond zullen zijn. Echter, de wet schrijft niet voor binnen welke periode maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting voor die trajecten waar de Wet geluidhinder buiten werking is gesteld genomen moeten zijn. Daarmee is de tijdelijkheid niet aan een concrete termijn gekoppeld. Weliswaar wordt gestreefd naar het uitvoeren van de maatregelen binnen vijf jaar, maar dit is slechts een streefwaarde. Is de regering bereid alsnog een termijn in de wet op te nemen om uitdrukking te geven aan de tijdelijkheid van de wet? Zo nee, waarom niet?

Gelukkig is er nadrukkelijk gekozen voor een tijdelijk karakter van deze wet. Hiermee geeft de regering, in de ogen van de SP-fractie, toe dat het wetsvoorstel een zwaktebod is. In geval er daadwerkelijk sprake zou zijn van een goede wet, dan zou deze geen tijdelijk karakter hebben.

Hoewel in de Memorie van Toelichting wordt gesteld dat de wet een tijdelijk karakter heeft, ontbreekt in de wetstekst een einddatum. De leden van de fractie van D66 zien graag toegelicht waarom dat zo is en of het ontbreken van een einddatum impliceert dat tot in lengte van jaren op de



opgenomen wegvakken maatregelen op grond van deze spoedwet in plaats van de reguliere wetgeving mogelijk blijven.

Het is de bedoeling dat de wet een tijdelijk karakter heeft. Nu echter op grond van artikel 2 de reikwijdte kan worden opgerekt, dringt zich de vraag op hoe tijdelijk tijdelijk is. Kan de regering meer duidelijkheid verschaffen over de expiratiedatum? Is het de bedoeling dat schadelijke gevolgen die worden veroorzaakt op grond van deze wet, zoals toename van de geluidhinder, ook niet permanent zullen zijn? Is de indruk van de leden van de fractie van de ChristenUnie juist dat uit artikel 2 van de wet, en overigens ook uit andere onderdelen ervan, niet kan worden afgeleid dat projecten kunnen worden toegevoegd aan de bijlage?

## **10. Tracéprocedure/MER**

De regering geeft aan dat in het geval van extra ruimtebeslag er moet worden beoordeeld of er aan de voorwaarden van de Tracéwet en het Besluit milieueffectrapportage 1994 wordt voldaan. In bijlage C bij het Besluit milieueffectrapportage 1994 wordt aangegeven dat er een MER-plicht is bij het uitbreiden van een hoofdweg of een snelweg met een of meer rijstroken. Artikel 2 lid 2b van de Tracéwet, zegt dat deze wet van toepassing is bij een verbreding van een hoofdweg met één of meer rijstroken, indien het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Kan de regering aangeven waarom zij van mening is dat er verschil is in procedure tussen projecten waar wel extra ruimtebeslag is en projecten waarbij geen extra ruimtebeslag is? Welke wetsartikelen liggen hieraan ten grondslag, zo willen de leden van de VVD-fractie weten.

Moet bij het verbreden van een vluchtstrook met bijvoorbeeld 20 centimeter – zonder dat deze strook als spitsstrook wordt ingericht – ook een MER-procedure worden gevolgd en de procedure van de Tracéwet worden doorlopen, zo willen de leden van de VVD-fractie weten. Zo ja, op welke wetsartikelen is dit gebaseerd?

Indien er extra ruimtebeslag nodig is én er een MER-plicht geldt, is de procedure van de Tracéwet van toepassing. Als er geen MER-plicht geldt, moet een beschrijving van de milieugevolgen worden gegeven, zo stelt de regering in de Memorie van Toelichting op pagina 7. Dit roept een aantal vragen op bij de leden van de fractie van de PvdA. Is een MER-plicht uitgesloten als geen extra strook hoeft te worden aangelegd, bijvoorbeeld omdat de vluchtstrook wordt omgezet tot een rijstrook of is het zo dat een extra rijstrook van een hoofdweg per definitie MER-plichtig is (zie het Besluit milieueffectrapportage 1994 onderdeel C, 1.4)? Kan de regering garanderen dat de in de bijlage van de Spoedwet genoemde wegtracés niet procedureel worden opgeknipt om ze zo buiten de MER-plicht te brengen? Indien de Tracéwet van toepassing is, vervalt dan voor het betreffende wegtraject de Spoedwet? Zo ja, wordt er dan geen wegaanpassingsbesluit op basis van de Spoedwet genomen? Wat betekent dit vervolgens voor de nagestreefde realisatiedatum van deze wegverbredingen? Waarom staat de verplichting om de milieugevolgen te beschrijven als er geen MER-plicht geldt slechts opgenomen in de Memorie van Toelichting en niet in de wettekst? Hoe is de eigenstandige procedure van de MER inpasbaar in de Spoedwet? Het Besluit milieueffectrapportage bevat immers een procedure die langer kan duren dan de procedure van de Spoedwet. Waarom wordt niet al in de Spoedwet aangegeven of de voorgestelde wegverbredingen MER-plichtig zijn? Waarom gebeurt dat pas bij het wegaanpassingsbesluit en welk bestuursorgaan is hiervoor verantwoordelijk, zo willen de leden van de PvdA-fractie tot slot weten.

Onduidelijk is, menen de leden van de fractie van GroenLinks, welke projecten vallen onder de MER-plicht. Hierdoor is niet te beoordelen hoe en voor welke projecten de m.e.r.-procedure in de procedure van het wegaanpassingsbesluit zal worden ingepast. De leden van de fractie van GroenLinks menen dat het in het kader van de behandeling van project-wetgeving ook een opgave voor de wetgever is om stil te staan bij de vraag of aan de vereisten van het Besluit milieueffectrapportage 1994 en daarmee aan de eisen van de EG-MER-richtlijn kan worden voldaan. Kan de regering alsnog aangeven voor welke projecten de MER-plicht geldt, in hoeverre hiermee wordt voldaan aan genoemde richtlijn? Kan de regering aangeven, voor de projecten waarvoor de MER-plicht geldt, hoe lang de m.e.r.-procedure duurt en hoe deze termijn zich verhoudt met de termijn van tien weken tussen ontwerp- en definitief wegaanpassingsbesluit?

In het kader van de reguliere procedures betreffende de aanleg van rijstroken wordt in de toelichting op pagina 7 een viertal wettelijke maatregelen genoemd die bijna altijd van toepassing zijn, wil overgegaan worden tot realisatie van een strook. Daaraan wordt toegevoegd dat ook nog andere vergunningen/ontheffingen nodig zijn. Kan de regering een uitputtend overzicht bieden van mogelijke vergunningen/ontheffingen waarop wordt gedoeld?

### **11. Hoofdpijnen van de voorgestelde besluitvormingsprocedure**

Het wegaanpassingsbesluit dient dwingend een aantal beschrijvingen, aanduidingen e.d. te bevatten (art. 4). Daarenboven kan facultatief een aantal andere beschrijvingen en aanduidingen worden opgenomen, onder andere ten aanzien van de landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard en de inpassing in de omgeving (art. 4 lid 2 onder a en d). De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het belang van deze zaken zo groot is, dat ieder wegaanpassingsbesluit een beschrijving van de maatregelen op deze gebieden moet bevatten. Art. 4 lid 2 onder d. roept verder nog de vraag op welk bestuursorgaan besluit over eventuele compenserende maatregelen, wanneer deze maatregelen klaar dienen te zijn in relatie tot de wegverbreding en wat omstandigheden zijn die in redelijkheid ertoe kunnen leiden dat geen compensatie nodig is.

Kan de regering aangeven waarom bij deze wet met grote ruimtelijk implicaties en gevolgen voor milieu en leefklimaat er geen bevoegdheid met betrekking tot het wegaanpassingsbesluit wordt toegekend aan de Minister van VROM?

Al met al willen de leden van de SP-fractie de regering verzoeken om nader te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het bespoedigen van de procedures met betrekking tot wegverbreding, en dit tezamen met het NVVP aan de Kamer aan te bieden.

### **12. Tijdwinst als gevolg van het wetsvoorstel**

De conclusie terzake van de leden van de fractie van D66 is dat hoop doet leven.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennis genomen van de verwachte mogelijkheden tijdwinst te boeken. Zij vragen zich af in welke mate rekening is gehouden met het feit dat veelal sprake is van complexe projecten, waarbij zeer veel aspecten een rol spelen. Belanghebbende burgers, medeoverheden en de Raad van State moeten naar de mening van deze leden voldoende mogelijkheden hebben een fatsoenlijke afweging te maken. Zij betwijfelen zeer of daarvan bij de nu voorgestelde termijnen sprake is.

### 13. Geluidhinder

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de versnelling van procedures in het voorliggende voorstel gepaard gaat met een verantwoorde benadering op het vlak van geluidhinder. Zo constateren deze leden dat op projecten van structurele aard de Wet geluidhinder onverkort van toepassing zal zijn. Ook bij projecten van semi-structurele aard worden aanpassingen in het kader van het tegengaan van geluidshinder niet door-gestreept. Het streven is er immers op gericht om binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van bedoelde geluidsmaatregelen. De ernst van de geluidshinder zal hierbij bepalend zijn voor de vraag welke projecten en maatregelen het eerst aan bod komen. Genoemde leden vinden dit een juiste benadering. De extra geluidsbelasting die bij het oppakken van een project kan worden geconstateerd komt immers veel meer voort uit het verschil ten opzichte van eerder gemaakte afspraken door het nu al veel intensiever gebruiken van de weg, als dat voortkomt uit de voorgestelde aanpassing van het knelpunt zelf. Dat neemt niet weg dat de CDA-fractie hecht aan een zo spoedig mogelijke effectuering van de in de kabinetsnotitie «Vaste waarden, nieuwe vormen» genoemde geluidsreducerende maatregelen bij toepassing van de Spoedwet. Waar mogelijk dienen direct geluidsreducerende maatregelen te worden genomen op het moment dat de wegverbreding wordt uitgevoerd, mits dit niet tot vertraging in de uitvoering leidt.

In de memorie van toelichting wordt op pagina 7 gesteld dat in ieder geval voor het realiseren van bedoelde stroken het desbetreffende bestemmingsplan moet worden aangepast, zo constateren de leden van de VVD-fractie. De regering stelt dat dit staat verwoord in artikel 15 van het besluit op de ruimtelijk ordening. Het desbetreffende artikel luidt: «Voor zover de uitvoering van de Wet geluidhinder zulks vereist, geeft het bestemmingsplan de functie van de voornaamste wegen aan, alsmede het dwarsprofiel dan wel het aantal rijstroken daarvan». Anders dan dat de regering aangeeft, hangt het al dan niet moeten wijzigen van het bestemmingsplan voornamelijk af van de uitvoering van de Wet geluidhinder. Welke artikelen van de Wet geluidhinder zijn bepalend voor het al dan niet moeten aanpassen van het bestemmingsplan?

Pagina 15 van de Memorie van Toelichting stelt dat voor projecten van tijdelijke aard en semi-permanente oplossingen de Wet geluidhinder buiten werking wordt gesteld. Kan de regering uitleggen, zo verzoeken de leden van de VVD-fractie, waarom zij van mening is dat dan toch het bestemmingsplan moet worden gewijzigd?

Voor projecten van structurele aard geldt het geluidhinderregime van de Tracéwet. Eventuele maatregelen zullen in het wegaanpassingsbesluit worden opgenomen. Maakt het hierbij nog verschil of het tracé MER-plichtig is of niet, zo willen de leden van de PvdA-fractie weten. Voor projecten van semi-structurele aard geldt de Wet geluidhinder niet. De leden van de Partij van de Arbeid vragen zich af in hoeverre de dwingende regels van de Wet geluidhinder opzij gezet kunnen worden ten gunste van een ander systeem. In wezen wordt de overschrijding van de geluidhinder tijdelijk geduld in afwachting van de nog te nemen maatregelen. Wanneer deze maatregelen worden genomen is niet bekend. Het wetsvoorstel gaat ervan uit dat er binnen twee jaren na het wegaanpassingsbesluit een plan moet liggen dat moet worden uitgevoerd binnen een streefperiode van vijf jaren. Deze laatste datum is echter een datum van orde en geen juridisch harde termijn, want ze is gekoppeld aan de financiële middelen, zo stelt de regering. De leden van de PvdA-fractie vinden het niet toelaatbaar dat geluidsgrenzen worden overschreden zonder dat er harde garanties zijn dat deze op de kortst mogelijke termijn worden teruggebracht. Op zijn

hoogst wordt een geluiddempend wegdek aangebracht of de maximum snelheid aangepast, zo stelt de regering. Andere maatregelen worden niet voorgesteld. Daar komt nog bij dat op sommige trajecten de geluidsnormen al worden overschreden. Kan de regering nog eens aangeven welke mogelijkheden omwonenden hebben om bezwaar te maken tegen de extra geluidhinder als gevolg van de Spoedwet? En kan de regering aangeven op welke weggedeelten van de Spoedwet de geluidsbelasting zal toenemen en met welke omvang?

De leden van de fractie van de PvdA constateren dat door de wegverbreding de geluidszones langs deze wegtracés groter worden. Een verbreding van 4 naar 6 rijstroken vergroot de geluidszones van 400 naar 600 meter. Bouwen in deze zone is niet meer toegestaan, tenzij een hogere geluidbelasting wordt toegestaan. Wat betekent deze verruiming nu voor de zones? Mag daar nu niet meer worden gebouwd of gaan er hogere normen gelden? Welke garantie biedt de regering dat de hogere geluidswaarde niet eenvoudigweg als feitelijke waarde wordt vastgesteld (hogere waarde, conform de Wet geluidhinder)? Verhoogt de Spoedwet het aantal te saneren woningen wegens de overschrijding van de geluidsnormen? Nu is dit aantal ongeveer 446 000 woningen. Welke financiële middelen zijn er om de geluidhinder te reduceren, zowel reguliere als extra middelen in het kader van deze Spoedwet?

Onduidelijk is voor de leden van de fractie van GroenLinks wat de consequenties zijn van het niet van toepassing verklaren van de Wet geluidhinder voor de projecten uit deel B van de bijlage. Onder deze wet zou, als gevolg van het verbreden van de weg van 4 naar 6 rijstroken, zoals bij meerdere projecten voorzien, de zone waarbinnen niet gebouwd mag worden, vergroot worden van 400 meter naar 600 meter, tenzij een andere waarde wordt vastgesteld of maatregelen getroffen dienen te worden. Kan de regering aangeven of onder het regime van de Spoedwet gebouwd mag worden binnen de zone van 600 meter, en zo ja, onder welke voorwaarden en op grond van wiens besluit?

Het buiten werking stellen van de Wet geluidhinder betekent, dat bewoners langs snelwegen die onder de Spoedwet vallen, te maken hebben met een ander beschermingsregime dan bewoners langs een snelweg die binnen de reikwijdte van de Tracéwet vallen. Door de onduidelijke criteria waarmee beoordeeld is of een project in Bijlage 1 is opgenomen, bestaat er volgens de leden van de fractie van GroenLinks het risico op een hoger mate van rechtsongelijkheid tussen beide «groepen» bewoners, zoals hierboven genoemd. Is de regering van mening dat er voldoende feiten aanwezig zijn, op basis waarvan bewoners terecht geconfronteerd worden met een mindere rechtsbescherming dan andere bewoners? Is de regering van mening dat dit feitencomplex per project zodanig is dat het een rechterlijke toetsing zal doorstaan? Zo ja, op basis waarvan is de regering deze mening toegedaan?

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de positie van de omwonenden langs snelwegen. Het tijdelijk buiten werking stellen van de Wet geluidhinder is onaanvaardbaar voor deze leden.

Het geheel overziende krijgen de leden van de D66-fractie sterk de indruk dat de regelgeving rond geluidhinder de belangrijkste reden is om te komen tot een lex specialis. Kan het kabinet dit bevestigen? Uit de Memorie van Toelichting kunnen deze leden niet opmaken dat ook op dit punt voornemens bestaan tot een reguliere wijziging van de bestaande wet- en regelgeving. Waarom niet? Het onderscheid tussen structurele, semi-permanente en tijdelijke projecten is terug te voeren op de mate waarin rekening moet worden gehouden met de Wet geluidhinder. Het is

de fractie van D66 niet duidelijk wat in deze het verschil is tussen semi-permanent en tijdelijk. Een toelichting op projecten van tijdelijke aard, waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is, is achterwege gelaten. Verwarrend is dat in de toelichting op projecten van semi-permanente aard ook wordt gesteld dat de Wet geluidhinder buiten toepassing wordt verklaard. Om vervolgens weer een uitzondering te maken voor «klemmende geluidhindersituaties» zonder nader aan te geven wanneer van zo een situatie sprake is. Criteria ontbreken volstrekt. De leden van de fractie van D66 vinden dit van een veel te grote vrijblijvendheid en verzoekt het kabinet de criteria te benoemen op grond waarvan wordt voorgesteld te beoordelen of de Wet geluidhinder buiten toepassing mag worden verklaard. Eveneens veel te vaag vindt de D66-fractie de toelichting op de situatie waarin alsnog een plan voor geluidsmaatregelen wordt opgesteld (binnen 2 jaar na onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit). De leden van deze fractie kunnen slechts concluderen dat volstrekt onduidelijk wordt gelaten of een dergelijk plan ooit daadwerkelijk tot uitvoering zal komen. Hoe meent het kabinet een dergelijke situatie te kunnen verantwoorden?

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben sterk de indruk dat het wetsvoorstel een forse uitholling van de wettelijke bescherming van burgers tegen geluidhinder met zich zal meebrengen. De toelichting vinden zij op dit punt veel te summier. Daarom leggen zij de indieners van het wetsvoorstel de volgende vragen met betrekking tot geluid voor. Kan van elk van de 33 beoogde wegaanpassingsprojecten worden aangegeven of hierin een knelpunt voor geluid voorkomt zoals aangegeven in het rapport «Knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet (DWW, april 2002). Beschikt de regering over informatie met betrekking tot het aantal bewoners dat zich gehinderd of ernstig gehinderd voelt, dan wel in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting vanwege een snelweg van  $L_{\text{etm}}$  50 dB(A) (de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder), bij 55 dB(A), bij 60 dB(A), bij 65 dB(A) en bij 70 dB(A)? Deze leden verzoeken de regering voorts van elk van de 33 wegaanpassingsprojecten aan te geven op welke km-stukken in het verleden hogere waarden voor de maximale geluidbelasting op de gevel van woningen zijn vastgesteld, op welke afstand van de weg die woningen zijn gelegen en wat de vastgestelde hogere waarde voor elk van die woningen is. Daarnaast informeren zij voor welke woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, deze waarde met 2 dB(A) of meer wordt overschreden en sinds welk jaar naar schatting een overschrijding met 2 dB(A) of meer het geval is, wat de grootste overschrijding van de geldende hogere waarde op dit wegstuk is en hoeveel woningen het ongeveer betreft, hoeveel woningen – al of niet voorzien van een hogere waarde – de afgelopen jaren zijn gelegen in de «geluidsschillen» van 50 – 55, 55 – 60, 60 – 65, en 65 – 70 dB(A) en hoeveel gehinderden en ernstig gehinderden dit betekent en tot slot bij welke km-stukken het merendeel van deze mensen woont? Aansluitend vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie of van elk van de 33 wegaanpassingsprojecten kan worden aangegeven bij welke km-stukken één of meer stiltegebieden of delen van de EHS op zodanige afstand zijn gelegen dat de waarde van 40 dB(A) wordt overschreden.

De leden van de SGP-fractie merken op dat de Wet geluidhinder op grond van dit wetsvoorstel niet in alle gevallen zonder meer van toepassing zal zijn. Gelet op de schadelijke gevolgen van geluidshinder voor burgers verdient dit grote zorgvuldigheid en aandacht. Weegt het belang van vermindering van files zonder meer op tegen de nadelen van het (deels) terzijde schuiven van de bescherming die de Wet geluidhinder biedt? De leden van de SGP-fractie merken op dat als gevolg van dit wetsvoorstel op de ene snelweg een ander geluidsregime zal gaan gelden dan op de andere snelweg. Met oog op het punt van de rechtsbescherming vragen

deze leden of hiermee aan het gelijkheidsbeginsel geen geweld wordt gedaan.

#### **14. Overige milieu-aspecten**

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Spoedwet geen toelichting bevat over de extra vervuiling die ontstaat als gevolg van de wegverbreding en de vergrote wegcapaciteit. Of is de regering van mening dat de vervuiling minder wordt doordat er nu vaker sprake zal zijn van doorstroming in plaats van files? Graag zien deze leden een inschatting van de gevolgen voor dit milieu-onderdeel tegemoet.

Hoe past dit wetsvoorstel in het beleid om de vervuiling als gevolg van de automobiliteit terug te dringen? De Europese Unie heeft hiervoor immers een richtlijn uitgevaardigd die in 2010 dient te zijn geïmplementeerd? Onderzoek heeft aangetoond dat de door de EU gewenste grenswaarden nog op talrijke wegvakken in Nederland worden overschreden (bijv. het rapport Luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010 van het CE uit 2000 of het Onderzoek naar de luchtkwaliteit langs snelwegen bij VINEX-locaties, van het CE uit 2000). Implementatie van de EU-regelgeving zal leiden tot enorme kosten. Voegt de Spoedwet daar nu nog een extra schepje aan toe, zo willen de leden van de PvdA-fractie weten.

In de rapportage «knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet», opgesteld naar aanleiding van de motie Dijsselbloem c.s. (27 408 nr. 7) wordt een aantal knelpunten genoemd met betrekking tot leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) langs snelwegen. Welke van deze knelpunten vallen samen met de projecten in Bijlage 1, zo willen de leden van de GroenLinks-fractie weten. Op welke trajecten zal als gevolg van wegverbreding de luchtkwaliteit, veiligheid en geluidsbelasting zodanig veranderen dat deze alsnog toegevoegd dienen te worden aan de knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet? Om hoeveel gehinderde woningen gaat het hierbij? Deelt u de analyse van de heer Janse (CE), gedaan bij de hoorzitting over de Spoedwet, dat door de uitvoering van de projecten uit Bijlage 1 in ieder geval langs de A9 bij Badhoevedorp en de A12 bij Gouda nieuwe leefbaarheidknelpunten ontstaan?

Door het RIVM/ECN is bepaald dat uitvoering van het strategisch akkoord effecten heeft op de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. In antwoorden op het schriftelijk verslag bij de begroting Verkeer en Waterstaat 2003 blijkt dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> als gevolg van de aanleg van de aangekondigde spitsstroken 0,15 Mton hoger is en de NO<sub>x</sub> uitstoot 0,1 kton hoger. Welke verandering van de uitstoot van deze stoffen wordt veroorzaakt door de uitvoering van de projecten zoals opgenomen in Bijlage 1 van onderhavige wet? Ervan uitgaande dat deze cijfers vergelijkbaar zijn met die hierboven genoemd, hoe zal de regering voldoen aan de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie zoals opgenomen in het Kyoto-protocol en de Europese richtlijn op het gebied van luchtkwaliteit? Welke reductie van de emissie zou bereikt worden met het invoeren van een gedifferentieerde kilometerheffing? Wat zou het effect op de emissie van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof zijn als alle files in Nederland zouden zijn opgelost?

De leden van de SGP-fractie merken op, dat de wegaanpassingen voor een groot aantal burgers extra luchtverontreiniging opleveren. Het wetsvoorstel geeft echter niet expliciet aan wat dit bij de diverse wegaanpassingen precies betekent. Gelet op recente alarmerende onderzoeken naar de gevolgen van intensief autoverkeer voor omwonenden is dit toch niet aanvaardbaar? Kan per wegaanpassing worden aangegeven welke conse-

quantities deze heeft voor omwonenden als het gaat om de extra uitstoot van schadelijke stoffen?

### **15. Inspraak en beroep**

De lex specialis breekt als het ware in op een aantal bestaande wetten, zoals de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De Tracéwet stelt op diverse momenten de mogelijkheid tot inspraak open. De Spoedwet verkleint deze termijn tot in totaal vier weken. Daarin moet een veelheid van plannen en ontwerp-besluiten worden beoordeeld, onder andere het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, ontwerp-uitvoeringsbesluiten, eventuele onteigeningsbesluiten en besluiten tot nadeelcompensatie en besluiten in het kader van de Belemmeringswet Privaatrecht. De termijn van vier weken lijkt de leden van de PvdA-fractie hiervoor te kort. De inspraakmogelijkheden voor burgers en andere belanghebbenden wordt sterk verkort. Is deze verkorting in lijn met Europese regelgeving rond de rechten van burgers ten aanzien van inspraak?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt middels dit wetsvoorstel aan korte termijnen gebonden. De Raad van State toetst de wegaanpassingsbesluiten marginaal. Door de Afdeling aan korte termijnen te binden, is er weinig tijd voor de Afdeling om de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB), in te schakelen, zoals ook blijkt uit het advies van de Raad van State bij dit wetsvoorstel. De gestelde termijn blijkt in deze gevallen niet haalbaar te zijn. Is de regering met de leden van de fractie van GroenLinks van mening dat het de duidelijkheid, zorgvuldigheid en betrouwbaarheid verhoogt als er gekozen wordt voor een reële termijn van 32 weken in plaats van 24 weken?

Voor wat betreft de beroepsmogelijkheid bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernemen de leden van de fractie van D66 graag hoe reëel de veronderstelling is dat de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten zullen worden gevoegd en dat de termijn van orde van 12 weken zal worden gehaald.

De tijdswinst die de wet wil boeken bij het beperken van de mogelijkheid tot inspraak door burgers is wat de leden van de SP-fractie betreft asociaal te noemen. De wet is er voor de burgers, dus is inspraak van de burgers natuurlijk gewenst. Eén inspraakperiode van slechts vier weken is wel erg karig.

De leden van de SGP-fractie constateren, dat het wetsvoorstel de (termijnen voor) inspraak- en beroepsmogelijkheden flink beperkt. Deze leden vragen of van burgers verwacht kan worden, dat zij binnen vier weken kunnen reageren op zowel een wegaanpassingsbesluit, als besluiten ter uitvoering van dat besluit en op besluiten inzake onteigening en nadeelcompensatie.

### **16. Knooppunt Arnhem-Nijmegen**

De leden van de SGP-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de plannen, die de diverse overheden in de regio Arnhem-Nijmegen hebben gepresenteerd om verkeersproblemen in gezamenlijkheid aan te pakken zonder extra wegen aan te leggen. De betreffende 21 gemeenten in het platform Knooppunt Arnhem-Nijmegen, de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Oost-Nederland hebben uitgesproken op een landelijke navolging te hopen. Hoe beoordeelt de regering deze planvorming en in hoeverre verdient landelijke navolging aanbeveling?

## II. Artikelgewijze opmerkingen

### Artikel 2

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe dit artikel moet worden gezien in het licht van de passage in het strategisch akkoord dat «niet ongebreideld aan de behoefte van mobiliteit kan worden tegemoetgekomen». Kan de regering aangeven in welke concrete situaties dit beginsel het wint van de wens om ter bestrijding van files nog meer asfalt te creëren? Uit de toelichting kan niet worden afgeleid op grond van welke criteria en onder welke voorwaarden de in het eerste lid genoemde bijlage kan worden gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur. De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat deze amvb slechts betrekking kan hebben op de in de bijlage omschreven aard van het project, de wijziging van het aantal rijstroken en de kilometrering. Kan worden aangegeven wat wordt verstaan onder de aard van een project? Dit is van belang, omdat bij de wijziging van een project onder omstandigheden een m.e.r.-plicht kan ontstaan. Aansluitend informeren deze leden naar de betekenis van de toelichting die in dit kader wordt gegeven: «In deze mogelijkheid is om praktische redenen voorzien met het oog op een goede realisatie van projecten» (pag. 10 MvT). Wordt hiermee niet de deur wagenwijd opengezet voor tal van wijzigingen die in de loop der tijd «in het landsbelang» noodzakelijk worden geacht? Naar het oordeel van de leden van de fractie van de ChristenUnie dient de wet zelf de basis te verschaffen voor dergelijke vergaande ingrepen. Zij pleiten er om die reden voor het tweede en derde lid te schrappen. Indien de mogelijkheid om de bijlage bij amvb te schrappen onverhoopt wordt gehandhaafd, moet daaraan minstens een zware voorhangprocedure aan worden gekoppeld. Wat is de reactie van de regering hierop?

De leden van de SGP-fractie merken op dat het mogelijk wordt gemaakt om bij amvb het aantal rijstroken te wijzigen. Impliceert dit ook de aanleg van extra rijstroken? In dat – verstrekkende – geval ligt het toch niet in de rede om de basis daarvoor te leggen in een amvb, maar in het wetsvoorstel zelf?

### Artikel 3

Artikel 3 verklaart de Tracéwet buiten toepassing voor zover het wegaanpassingsprojecten betreft die in de bijlage worden genoemd. De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering aan te geven op basis van welke analyse op welke onderdelen in het voorliggende wetsvoorstel van de Tracéwet wordt afgeweken en welke onderdelen ervan aan de Tracéwet zijn ontleend. Nu voor een lex specialis wordt gekozen dient naar het oordeel van bovengenoemde leden de noodzaak van projectwetgeving, die de Tracéwet niet van toepassing verklaart, uitvoerig te worden beargumenteerd. De Tracéwet (art. 4) stelt een groot aantal inhoudelijke eisen aan de inhoud van een trajectnota, waaronder een uiteenzetting van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoerbehoefden voor het desbetreffende verkeers- en vervoerstraject, een beschrijving van de alternatieven met hun onderscheiden vooren nadelen. Kunnen de indieners bevestigen dat in de systematiek van de Spoedwet dergelijke afwegingen vrijwel geheel achterwege blijven? Zo nee, kan dat worden aangetoond? Zo ja, op welke wijze wordt de zorgvuldigheid in de besluitvorming gewaarborgd als deze aspecten niet serieus worden betrokken bij de besluitvorming?



#### Artikel 4

In lid 1 sub b wordt voorgeschreven de gevolgen voor de betrokken belangen te beschrijven. De leden van de fractie van GroenLinks menen, dat deze beschrijving slechts dan kan plaatsvinden wanneer deze belangen ook daadwerkelijk bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit zijn betrokken. De regering wil deze voorbereiding echter verregaand versoberen, maar kiest daarmee volgens de leden van de fractie van GroenLinks voor een juridisering van de besluitvorming, waardoor meer belanghebbenden met succes beroep aan zullen tekenen tegen de besluiten. Deelt de regering deze opvatting, en zo nee, waarom niet?

In lid 1 sub e wordt bepaald dat in een wegaanpassingsbesluit een verlaging van de maximumsnelheid is opgenomen, voor projecten uit de Bijlage onder b. Waarom wordt deze vereiste beperkt tot deze categorie? Niet duidelijk is hoeveel de snelheidsverlaging zal bedragen. Is de regering bereid om een minimale verlaging aan te geven in dit artikel? Zo ja, welke verlaging zal dit zijn? Zo nee, waarom niet? Onduidelijk is met welke motivaties afgezien kan worden van het verlagen van de maximumsnelheid. In welke situaties kan een verlaging «redelijkerwijs niet worden gevergd». Welke criteria worden hierbij gehanteerd? Als voorbeeld wordt aangegeven dat geen verlaging wordt ingesteld bij een snelweg door een open landschap of langs weilanden. Wordt hierbij nog rekening gehouden met stiltegebieden en de Ecologische Hoofdstructuur?

De leden van de fractie van GroenLinks menen voorts dat maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard integraal onderdeel van het wegaanpassingsbesluit dienen te zijn. Waarom is er overgegaan tot een facultatieve mogelijkheid om deze maatregelen te beschrijven? Ook dient volgens de leden van de fractie van GroenLinks een plan voor compensatie van eventueel verloren gegane waarden als ecologische en landschappelijk waarden een vast onderdeel te zijn van het wegaanpassingsbesluit. Ook hier is de vraag waarom dit onderdeel facultatief is en niet vereist. Daarnaast rijst de vraag wie in geval van natuur- en landschapcompensatie bepaalt welke de schade van het besluit is en welke te nemen maatregelen ter compensatie zijn? Kan de regering aangeven hoe in deze de relatie met de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet gewaarborgd is en hoe er uitvoering gegeven wordt aan deze wetten?

De fractie van D66 wil graag weten waarom de betreffende EU-richtlijnen in art. 4, lid 1 onder d niet expliciet worden genoemd. Voorts komt het de fractie van D66 voor dat het nodig is in dit artikel te verduidelijken welke inhoudelijke en motiveringseisen worden gesteld aan wegaanpassingsbesluiten. Is het kabinet het hiermee eens? In art. 4, lid 2 onder d is het de D66-fractie niet duidelijk welk betrokken bestuursorgaan beoordeelt of in redelijkheid inpassing kan worden verlangd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren of uit artikel 4, eerste lid, sub d, kan worden afgeleid dat het Europese milieurecht niet meer dan een randvoorwaarde is voor de realisering van de wegaanpassingsprojecten. In de toelichting op dit onderdeel van artikel 4 worden voorbeelden genoemd van relevante richtlijnen. Kan een uitputtend overzicht worden gegeven van alle relevante richtlijnen? De voorgestelde formulering maakt op de leden van de fractie van de ChristenUnie een vrijblijvende indruk. Waarom is er niet voor gekozen de relevante richtlijnen in het eerste lid op te nemen? In het verlengde hiervan verzoeken deze leden bij elk in de bijlage genoemd project de m.e.r.-plichtigheid aan te geven. Zij vragen voorts waarom in het tweede lid is gekozen voor een facultatieve in plaats van een imperatieve bepaling. Naar hun mening

móet het aanpassingsbesluit de in dit lid genoemde elementen bevatten. Willen de indieners daarop reageren? Kunnen zij overigens meedelen wat het exacte verschil is tussen de onderdelen a en d van het tweede lid? Wat betreft het tweede lid, onderdeel d, vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie wat precies wordt bedoeld met «in redelijkheid». Wie bepaalt dat op grond van welke criteria? Op welke wijze worden andere ministeries hierbij betrokken, gelet op het feit dat de bevoegdheid om voorwaarden aan compensatie te stellen in belangrijke mate niet ligt bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

### **Artikel 5**

De leden van de fractie van GroenLinks zijn, anders dan de regering, van mening dat het niet rechtvaardig is om bewoners langs snelwegen die onder het regime van de Spoedwet wegverbreding vallen, een andere bescherming tegen geluidsoverlast te bieden dan bewoners langs snelwegen waar de Wet geluidhinder wel van toepassing is. Daarom zijn zij van mening dat maatregelen die getroffen zouden moeten worden om de geluidsbelasting terug te brengen, niet uitgesteld dienen te worden middels deze wet. Daarnaast is het opmerkelijk dat in artikel 5 wordt gesproken van een «Aanduiding» van te nemen maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren. Waarom is gekozen voor deze term? Zou het niet beter zijn om in dit artikel te spreken van het «vaststellen van de te treffen maatregelen» (artikel 5 lid 1 sub c)?

Daarnaast is onduidelijk wanneer in de procedure van het wegaanpassingsbesluit er duidelijkheid dient te zijn over de benodigde financiële middelen en de beschikbaarheid daarvan. Kan de regering aangeven waar in de procedure helderheid dient te zijn over de gereserveerde financiële middelen voor het terugbrengen van de geluidsbelasting?

Lid 2c en 3 zijn volgens de leden van de fractie van D66 te vaag geformuleerd. Zij vragen het kabinet een en ander te specificeren voor wat betreft plan van aanpak, financiële middelen, wijze van omgaan met eerder vastgestelde hogere waarden e.d.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of met de term «aanduiding» in artikel 5, tweede lid, sub c niet eigenlijk «vaststelling» wordt bedoeld. Zo ja, kan die term voor de duidelijkheid niet beter worden vervangen?

De leden van de SGP-fractie constateren dat ook een aantal lopende procedures onder het bereik van dit wetsvoorstel worden gebracht en daarmee deels buiten het bereik van de Wet geluidhinder. De Memorie van Toelichting duidt aan dat hiermee een «versnelling» wordt bereikt. Waaruit bestaat deze versnelling? Is de belangrijkste reden dat de inpassingsmaatregelen die aanvankelijk nodig waren om aan de hogere normen van de Wet geluidhinder te voldoen, nu achterwege kunnen blijven?

### **Artikel 6**

Kan de regering aan de leden van de fractie van GroenLinks aangeven waarom de toepassing van ZOAB pas bij het overschrijden van de 70 dB(A) grens wordt voorgeschreven? Zal in deze gevallen op alle rijstroken of alleen de spitsstrook ZOAB worden toegepast? De vraag kan gesteld worden waarom de 70 dB(A) geluidscontour vastgesteld wordt op basis van de verkeersgegevens over het jaar 2000. Immers, de verwachting is dat als gevolg van de wegverbreding, de geluidsbelasting op termijn zal

toenemen. Waarom is in dit artikel niet voorgeschreven de verkeersgegevens van tien jaar na ingebruikname van de spitsstrook te hanteren?

Dit artikel illustreert volgens de leden van de fractie van D66 dat een belangrijk doel van de Spoedwet lijkt te zijn het omzeilen van de normen in de Wet geluidhinder. Waarom alleen de 70 dB(A)-contour? Waarom alleen geluidsreducerend asfalt als de 70dB wordt overschreden? Waarom geen termijn waarop maatregelen genomen moeten zijn? Bij de behandeling van de wet zal de D66-fractie hier uitvoerig op terug komen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag meer duidelijkheid krijgen over de termijn waarbinnen geluidsmaatregelen moeten zijn gerealiseerd.

De leden van de SGP-fractie informeren ten aanzien van lid 7 of het geen aanbeveling verdient om in dit lid een duidelijke einddatum vast te leggen, waarbinnen de betreffende maatregelen in ieder geval moeten zijn getroffen.

### **Artikel 7**

De leden van de fractie van D66 vragen het kabinet nog eens toe te lichten hoe belanghebbenden worden geacht in vier weken de besluiten in kwestie te bestuderen, beoordelen en van een schriftelijke reactie te voorzien, en wel zo dat hun belangen op vergelijkbare wijze worden betrokken bij de besluitvorming als in de bestaande procedures. Is acht weken niet het minimum?

### **Artikel 9**

De leden van de fractie van D66 zien graag voor ieder van de projecten aangegeven of zij mer-plichtig zijn.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich af of met de in dit artikel voorgestelde termijn die de minister zichzelf geeft voldoende recht wordt gedaan aan het Besluit milieueffectrapportage 1994, waarin wordt uitgegaan van procedurele waarborgen en inhoudelijke criteria. In de memorie van toelichting worden op pagina 7 milieugevolgen opgesomd die, los van de mer-plicht, moeten worden beschreven, zoals de gevolgen voor de luchtkwaliteit op grond van het Besluit luchtkwaliteit. De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren of de genoemde voorbeeld een uitputtende opsomming betreffen. Zo nee, welke aspecten ontbreken in de opsomming? Kan aansluitend worden aangegeven welke wet- en regelgeving voor de verschillende projecten van toepassing is? De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag een nadere toelichting krijgen op het derde lid van artikel 9.

### **Artikel 10**

De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of de termijn van vier weken voor overheden om een besluit m.b.t. natuur en landschap te nemen reëel is. Immers, voor een goede uitvoering van natuurbeleid vergt een dergelijk besluit vaak onderzoek, bijvoorbeeld naar het vóórkomen van beschermde dier- en plantensoorten. Is de regering van mening, dat dergelijk onderzoek noodzakelijk is bij het nemen van een dergelijk besluit, en of de termijn van vier weken daadwerkelijk gerealiseerd kan worden? Zo niet, zal dit er toe leiden, dat de minister van Verkeer en Waterstaat dan, wanneer een dergelijk besluit om genoemde redenen niet binnen vier weken genomen kan worden, zelf tot besluitvorming overgaat? Hoe houdt deze termijn verband met de verplichting uit artikelen 3:2

en 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht om de nodige kennis over de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren? De consequentie van artikel 10 lid 2 is dat de beslistermijnen bij of krachtens andere wettelijke voorschriften opzij worden gezet door de termijn van 4 weken (art. 10 lid 1). De vraag is op zijn plaats hoe gewaarborgd is dat inspraak inzake deze besluiten voldoende plaatsheeft. In het wetsvoorstel wordt het zelfstandig te nemen wegaanpassingsbesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat nogal sterk benadrukt. Kan de regering alsnog aangeven welke andere besluiten ter uitvoering nodig zouden kunnen zijn en in hoeverre voor deze besluiten ook de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is?

De leden van de fractie van D66 betwijfelen ook of de relevante bestuursorganen in staat zullen zijn binnen vier weken de regelgeving op het gebied van natuur en landschap na te leven en vraagt het kabinet hier een overtuigend antwoord op te geven.

De leden van de SGP-fractie informeren of het geen aanbeveling verdient aansluiting te zoeken bij de door de Tweede Kamer aanvaarde wijziging van artikel 39I WRO (wijziging WRO in verband met invoering Rijksprojectenprocedure; kamerstuk 27 178) en de zinsnede uit artikel 10 lid 3 van de Spoedwet Wegverbreding «niet, niet tijdig of niet in overeenstemming met het wegaanpassingsbesluit beslist, kan Onze Minister, etc.» te vervangen door «niet of niet tijdig een beslissing neemt ten aanzien van het wegaanpassingsbesluit, dan wel een beslissing neemt die naar het oordeel van Onze minister wijziging behoeft, kan Onze Minister, etc.»? Met deze wijziging wordt expliciet duidelijk gemaakt, dat de betreffende bestuursorganen op zichzelf dienen te beslissen overeenkomstig de toepasselijke regelgeving en niet bij voorbaat overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit.

## **Artikel 20**

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat er door middel van artikel 20 een technische aanpassing van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit wordt voorgesteld. Niet zozeer de aanpassing zelf maar veeleer de toelichting roept vragen op. Er wordt in beantwoording op opmerkingen van de Raad van State gesteld dat de verlengde Westrandweg op basis van artikel 20 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voor het expressbaantarief en op basis van artikel 22 van diezelfde wet voor het toltarief kan worden aangewezen. Hoe verhoudt zich deze stellingname met de amenderingen die bij de behandeling van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in de Tweede Kamer zijn gepleegd, die ertoe hebben geleid dat het expressbaantarief alleen als tijdelijk experiment kan worden geheven?

De voorzitter van de commissie,  
De Pater-van der Meer

De griffier voor dit verslag,  
Roovers