

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 december 2002

§ 1. Inleiding

Het wordt door het kabinet bijzonder op prijs gesteld dat zo spoedig na indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer het verslag omtrent het wetsvoorstel door de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat is uitgebracht. Wij willen dan ook de leden van de commissie uitdrukkelijk bedanken voor hun inspanningen. De dank heeft ook betrekking op de bereidheid om in de demissionaire periode het wetsvoorstel in behandeling te willen nemen. Tot slot willen wij de leden van de commissie voor Verkeer en Waterstaat bedanken voor hun reacties, zoals deze zijn opgenomen in het verslag.

In het onderstaande wordt, mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ingegaan op hun vragen en opmerkingen, waarbij ter wille van de overzichtelijkheid de punten onderwerpsgewijs worden behandeld. Wij hopen dat de onderhavige nota het inzicht van de leden in de materie die het wetsvoorstel regelt, zal vergroten.

Wij hebben met voldoening genoteerd dat de leden van de CDA-fractie met instemming kennis hebben genomen van het wetsvoorstel. De leden van de PvdA-fractie stelden met belangstelling kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel; zij onderschreven de problematiek die het wetsvoorstel beoogt te mitigeren en meenden dat het wetsvoorstel een van de mogelijkheden is om deze problematiek te bestrijden. Met genoegen lazen wij dat de VVD-fractie verheugd is dat er op deze korte termijn daadwerkelijk maatregelen worden genomen. De leden van de fractie van Groen-Links meenden dat er onvoldoende onderbouwing is voor het wetsvoorstel. In de ogen van de leden van de SP-fractie is het wetsvoorstel dermate controversieel en ingrijpend dat het niet goed is om deze wet in een noodvaart door de Tweede Kamer te laten gaan. De leden van de fractie van D66 kwam het voor dat een spoedwet weliswaar een voortvarende behandeling vergt, maar dat een zorgvuldig wetgevingsproces altijd gewaarborgd moet blijven. De leden van de ChristenUnie-fractie vonden het ongepast dat een demissionaire regering een zo omstreden wetsvoorstel indient en in behandeling wil geven. De leden van de SGP-fractie

tenslotte erkennen de ernst van de problematiek, maar plaatsten kritische kanttekeningen bij de opzet van het wetsvoorstel.

§2. Algemene aspecten

De leden van de PvdA- en de SP-fractie informeerden naar wat als doelstelling bij de spoedwet voor ogen staat. Deze leden vroegen zich af of het huidige autoverkeer meer ruimte zal krijgen dan wel of de automobilititeit zal toenemen.

De leden van de SP-fractie vroegen voorts of het om het wegnemen van knelpunten in de sfeer van de leefomgeving gaat of om het oplossen van de files. Welke samenhang is er in dat verband tussen wegverbreding en extra automobilititeit? Zullen de knelpunten zich niet verplaatsen naar de afritten? Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie stelden een hiermee overeenkomende vraag. Wat zijn de effecten op de luchtvervuiling? En waarom is niet gekozen voor een integratie van de spoedwet in het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, zo vroegen de leden van de SP-fractie.

Het doel van de wet staat vermeld in de considerans, zo antwoorden wij genoemde leden. Primair ziet dit op het tot stand brengen van een versnelde besluitvormingsprocedure voor een limitatief aantal wegaanpassingsprojecten. Op de doelstelling die met het realiseren van die projecten wordt nagestreefd wordt hieronder en in het vervolg van deze nota zowel in algemene als in bijzondere zin ingegaan. Het beleid is erop gericht het hoofdwegennet zo goed mogelijk te laten functioneren als stelsel van hoofdaderen voor het wegverkeer, onder het zoveel mogelijk beperken van negatieve gevolgen voor de omgeving van de weg (landschap, natuur en milieu). De primaire invalshoek betreft echter de verkeersafwikkeling, waarbij wij zijn geconfronteerd met een groot aantal bijna dagelijks terugkerende files. Een snelle ingreep is gewenst, maar blijkt op korte termijn niet mogelijk via de reguliere besluitvorming. Daarom is gekozen voor het onderhavige wetsvoorstel, waarbij via een verkorte procedure een aantal van de belangrijkste files snel kan worden aangepakt. Wij hebben benuttingsprojecten geselecteerd, die vanwege geringe aanpassingen van bestaande infrastructuur snel gerealiseerd kunnen worden, waarbij ook het milieubelang geenszins uit het oog wordt verloren.

Het resultaat van deze spoedwet zal zeker niet zijn dat alle files opgelost zullen worden. Wél zal de realisering van de wegaanpassingsprojecten bijdragen aan het verminderen van de belangrijkste fileknelpunten en het verbeteren van de doorstroming op de essentiële onderdelen van het wegennetwerk ter vergroting van de bereikbaarheid van centra, van belang voor de nationale economie. Wij verwachten van het pakket maatregelen op dit punt substantiële verbeteringen, ook al zal de capaciteitsuitbreiding voor een gedeelte worden ingenomen door mobilisten die nu op andere wijze in hun verplaatsingsbehoefte voorzien. Voorts verwijzen wij naar het antwoord op een meer specifieke vraag van de leden van de GroenLinks-fractie over de effecten op de doorstroming.

Een verbeterde doorstroming op het hoofdwegennet heeft niet automatisch opstoppingen bij de afritten naar het onderliggend wegennet tot gevolg. Bij de selectie en afbakening van de projecten is namelijk óók gekeken naar de relatie met het onderliggend wegennet. De aanpassingen op het hoofdwegennet kunnen niet worden losgezien van het totale systeem waar ook het onderliggend wegennet gebruik van maakt. In het algemeen is de verwachting dat verkeer dat is uitgeweken naar het onderliggend wegennet, als gevolg van de files niet langer zal uitwijken. Daar waar dat zal leiden tot extra grote stromen op opritten kan bijvoorbeeld toeritdosering helpen bij een soepeler instroom. Bij afritten kan een

grotere stroom verwerkt worden door bijvoorbeeld aanpassing van een verkeerslichtenregeling. Het is goed gebruik om over dit soort maatregelen overleg te voeren met andere wegbeheerders om te zoeken naar een zo goed mogelijke prestatie van het totale verkeer- en vervoersysteem.

Ten aanzien van de samenhang met het NVVP merken wij het volgende op.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat, als de spoedwet in werking is getreden, in een nieuw NVVP de realisatie van de spoedwetprojecten ter discussie zou worden gesteld. Om de belangrijke problemen op het gebied van mobiliteit slagvaardig aan te pakken en op korte termijn zichtbare resultaten te leveren is een spoedwet een zeer aangewezen instrument. In dit streven past het niet om te wachten met de spoedwet tot een nieuw NVVP als beleidskader kan worden gehanteerd. De projecten uit de spoedwet passen in de beleidsvisie, zoals die is verwoord in het oude NVVP. Voor de langere termijn zullen in het nieuwe NVVP de knelpunten structureel aangepakt moeten worden en in bredere context geplaatst, zowel geografisch als qua probleemomschrijving. Het is duidelijk dat om redenen van snelheid met de spoedwet niet kan worden gewacht totdat een nieuw NVVP tot stand is gekomen, waarna alsdan met wetgeving tot bekorting van procedures voor wegaanpassingen kan worden voorbereid. Een dergelijke aanpak komt ons weinig voortvarend voor.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarin de toegevoegde waarde zit van de spoedwet ten opzichte van de plannen van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat.

De toegevoegde waarde is gelegen in de omstandigheid dat kan worden beschikt over wettelijk instrumentarium dat erop is gericht dat aanzienlijk sneller dan anders het geval zou zijn wegaanpassingen te realiseren. Voor wat betreft de projecten die anders onder de Tracéwet zouden vallen is de winst met betrekking tot de wettelijke termijnen ruim 2 jaar. Voor de projecten die niet met toepassing van de Tracéwet zouden zijn gerealiseerd ligt de tijdwinst in de orde van 1 à 1½ jaar ingeval er sprake is van meewerkende gemeenten. Wordt onder het regulier wettelijk instrumentarium door de gemeenten planologisch niet meegewerkt, dan is door de Spoedwet wegverbreding de tijdwinst groter.

De leden van de D66-fractie stelden dat er voor het onderhavige wetsvoorstel een ultrakorte behandelingstermijn beschikbaar was. Zij vroegen om een toelichting over het beoogde tijdstip van inwerkingtreding; waarom is niet gekozen voor 1 januari 2003, maar voor april of uiterlijk juni 2003. Is dat gebaseerd op een normale behandelingstijd voor een bijzondere wet als deze?

Wij willen niet verhelen dat inderdaad de voortvarende wetgevingsprocedure zoals in dit geval wordt voorgestaan, de nodige druk op alle deelnemers aan het wetgevingsproces legt. Het karakter van de wet – een spoedwet – en de urgentie van het onderwerp – capaciteitsvergroting van een aantal hoofdwegen teneinde een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files – rechtvaardigt naar ons oordeel het hoge tempo. Het verheugt ons dan ook dat de Raad van State bereid en in staat is geweest om het advies met spoed uit te brengen en dat de Tweede Kamer bereid is om het wetsvoorstel nog dit kalenderjaar te behandelen. In dit tempo is het niet uitgesloten dat de wet reeds in maart het Staatsblad zal bereiken. Inwerkingtreding per 1 januari 2003 kwam ons als te ambitieus en ook minder verantwoord voor, hoewel een dergelijk tijdstip bij wetgeving die uit een belastingplan voortvloeit wel gebruikelijk is. Bij dergelijke wetgeving geldt dan echter dat er veelal een langere tijd van beleidsmatige en

uitvoeringstechnische voorbereiding aan vooraf is gegaan dan beschikbaar was nadat het strategisch akkoord deze zomer is gesloten.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen, tegen de achtergrond van de snelle (in hun ogen veel te snelle) behandelprocedure van de spoedwet, hoe de regering het zou vinden als alleen de coalitiefracties het wetsvoorstel zouden steunen en de gehele oppositie tegen zou stemmen.

Hoewel wij ons kunnen voorstellen dat het hoge tempo van spoedwetgeving een zekere druk met zich brengt, zouden wij het betreuren als enkel om redenen van vereiste spoed in een demissionaire periode fracties zich tegen het wetsvoorstel zouden keren. Over de mate waarin het landsbelang is gediend met het voortvarend tot stand brengen van wetgeving die ertoe dient een urgent probleem als de files aan te pakken, kan uiteraard een politiek verschil van inzicht bestaan. Maar wij gaan er vanuit dat bezwaren gericht op het tempo van wetgeving geen absolute belemmering vormen voor een inhoudelijke beoordeling van het voorliggende wetsvoorstel. Daarin kan ook de waarde blijken van het debat dat tussen parlement en regering wordt gevoerd. Uit de gedachtewisseling kan ook voortkomen dat het wetsvoorstel op een bredere steun kan bogen dan van de coalitiefracties. Op voorhand zien wij overigens geen reden om te menen dat een andere situatie zich persé hoeft voor te doen. Dat zou anders liggen indien wij geen vertrouwen hadden in de noodzaak en in de waarde van de nu voorgestelde legislatieve oplossingsrichting.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar onze visie op de taak van het parlement in het wetgevingsproces, nu vooruitlopend op besluitvorming door Tweede en Eerste Kamer al voorbereidingen voor de uitvoering van de wet in gang zijn gezet.

Aan de taak en bevoegdheid van Tweede en Eerste Kamer kan in onze opvatting in geen enkel opzicht worden afgedaan door het treffen van voorbereidende maatregelen. Het spoedeisend karakter van de wet en de daarmee beoogde doelstelling brengt wel met zich dat plaatsing in het Staatsblad niet passief moet worden afgewacht vooraleer ook maar een eerste begin van uitvoering wordt gemaakt. De voorbereidingen die bij het ministerie, zowel in de bestuurskern als bij de regionale directies van Rijkswaterstaat, worden getroffen, zijn allereerst gericht op de totstandkoming van de wet als zodanig, maar gelden daarnaast en in samenhang daarmee ook het nemen van vervolg- en uitvoeringsmaatregelen. Het is overigens bij veel moderne wetgeving gebruikelijk dat in de fase van de wetgevingsprocedure voorbereidende maatregelen gericht op uitvoering van de wet worden getroffen. Zo vergen wijzigingen in stelsels van sociale zekerheid, fiscaliteit, politie en rechterlijke organisatie langjarige voorbereidingen, waarbij parallelschakeling in de besluitvorming aangewezen is, overigens zonder dat onomkeerbare besluiten worden genomen voordat de besluitvorming door het parlement is afgerond.

De leden van de SP-fractie vroegen om nader te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het bespoedigen van de procedures met betrekking tot wegverbreding en de resultaten hiervan tezamen met het NVVP aan te bieden.

Graag reageren wij positief op dit verzoek, waarbij niet behoeft te worden gewacht op het verschijnen van het Nationale verkeers- en vervoersplan (NVVP). In dit verband is een eerste reactie op deze vraag het door de Universiteit Utrecht verrichte evaluatieonderzoek naar de werking van de Tracéwet, dat begin volgend jaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. In de eerste helft van dat jaar zal van de zijde van het kabinet een

standpunt worden bepaald over de in dit onderzoeksrapport gedane aanbevelingen over de verbeteringen die mogelijk zijn in de wetgeving die van toepassing is op de besluitvormingsprocedures voor de aanleg en wijziging van hoofdinfrastructuur in ons land (de wettelijke procedures). In dat standpunt zal tevens worden ingegaan op de verbeteringen die wenselijk en noodzakelijk zijn bij de inrichting van de interne procedures en de organisatie daarvan binnen de overheid en tussen de diverse betrokken overheidsinstanties (de interne procedures in de uitvoeringspraktijk) Het gaat daarbij hoofdzakelijk doch niet uitsluitend om verbetering/versnelling van:

- intradepartementale procedures;
- interdepartementale procedures;
- de aansluiting tussen de bestuurlijke, juridische en financiële procedures.

Daarnaast zal in het verlengde hiervan ook in het in voorbereiding zijnde NVVP aandacht kunnen worden besteed aan de mogelijkheden tot bespoediging in de procedures voor besluitvorming en uitvoering van hoofdinfrastructuurprojecten.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen naar de motivering voor het met deze lex specialis achterwege laten van een zgn. alternatieven-toets en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Allereerst is het van belang op te merken dat in het Europees natuurbeschermingsrecht is voorgeschreven dat, indien een wegaanpassing door of langs een beschermd gebied gaat, bepaald dient te worden of het wegaanpassingsproject significante gevolgen heeft voor het beschermde gebied. Is er sprake van significante gevolgen, dan dient er een passende beoordeling gemaakt te worden van de gevolgen voor het betreffende gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Indien het wegaanpassingsproject, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, toch moet worden gerealiseerd, dan kan dit enkel indien er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en dienen eerst de nodige compenserende maatregelen te worden getroffen alvorens de ingreep mag plaatsvinden.

In antwoord op de gestelde vraag merken wij op dat het Europees recht zich niet verzet tegen het tot stand brengen van een spoedwet die ziet op een limitatieve lijst van bij voorrang te realiseren wegaanpassingen waarbij de aard van het project wettelijk is vastgelegd. In zijn advies over het wetsvoorstel heeft de Raad van State ter zake ook geen voorbehoud gemaakt. Plaatsing op de bijlage bij de wet onder aanduiding van de aard van het project verhindert in geen enkel opzicht om in die gevallen waarin dat is voorgeschreven te onderzoeken of er «bevredigende alternatieven» zijn die niet leiden tot aantasting van de beschermde natuurwaarden. In dit verband is voorts nog van belang dat bij het opstellen van een ontwerp-wegaanpassingsbesluit uitdrukkelijk dient te worden ingegaan op datgene wat in het concrete voorliggende geval nodig is ter uitvoering van EU-richtlijnen, waaronder met name

EU-natuurbeschermingsrichtlijnen (vgl. artikel 4, eerste lid, onder d).

Daarbij moet in het bijzonder worden gedacht aan de gevolgen voor beschermde gebieden en voor planten- en diersoorten. Bij de beoordeling van een aan de rechter voorgelegd wegaanpassingsbesluit kan ook de overeenstemming van dat besluit in concreto met het europees recht ten aanzien van gebieds- of soortenbescherming worden betrokken. In dit verband zij verwezen naar punt 3 van het nader rapport. Het bevoegd gezag is bij de totstandbrenging van het wegaanpassingsbesluit gehouden om het Europees (natuurbeschermings)recht in acht te nemen. Bij de voorbereidingsprocedure voor het wegaanpassingsbesluit is uiteraard overeenstemming met het Europees recht het uitgangspunt. Dat sluit

echter niet uit dat in een bepaald geval de rechter in zijn uiteindelijke uitspraak tot een ander oordeel kan komen, in welk geval het desbetreffende onderdeel van het besluit kan worden vernietigd. Het vorenstaande laat evenwel onverlet dat daarmee de bijlage van de wet in stand blijft. Na vernietiging blijft ook de mogelijkheid bestaan om een nieuw besluit te nemen dat anders dan het vernietigde besluit wél in overeenstemming met het natuurbeschermingsrecht is. De slotsom is derhalve dat de EU-natuurbeschermingsrichtlijnen geen belemmering vormen voor het gehanteerde wettelijk systeem, waarbij bepaalde wegaanpassingen in de wettelijke bijlage zijn genoemd. Voor de goede orde zij overigens vermeld dat in het wettelijk systeem de bevoegdheid ligt besloten om wegaanpassingsbesluiten te nemen ten aanzien van de in de bijlage genoemde projecten, doch ter zake geen verplichting bestaat.

Wat de maatschappelijke kosten-batenanalyse betreft merken wij het volgende op. Anders dan de leden van de GroenLinks-fractie veronderstelden, is een maatschappelijke kosten-batenanalyse niet achterwege gelaten. In de memorie van toelichting is aangegeven dat goede bereikbaarheid en ontsluiting essentieel zijn voor verdere economische groei. Aanpak van de zeer ernstige fileproblematiek, waarbij de filetop 50 uitgangspunt is geweest, is hoogst urgent. Dit geldt te meer omdat het een gegeven van algemene bekendheid is dat de files jaarlijks een nadelig effect van meer dan vele honderden miljoenen euro's hebben op de economische ontwikkeling. Ingrijpende voorstellen voor de (middel)lange termijn (rekeningrijden, spitstarief, kilometerheffing) hebben tot op heden op onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak kunnen bogen. De wenselijkheid om op korte termijn maatregelen te nemen die binnen afzienbare tijd bijdragen aan de oplossing van de fileproblematiek neemt alleen maar toe. Op basis van het strategisch akkoord, waarin een Spoedwet wegverbreding is aangekondigd en extra geld is gevoteerd voor deze projecten, is tevens meegedeeld dat ter bevordering van de doorstroming en oplossing van bekende fileknelpunten € 460 miljoen beschikbaar is gesteld. Bij de behandeling van de begroting heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat hij ernaar streeft dat per te realiseren wegaanpassing een capaciteitsvergroting wordt gerealiseerd, die tot een gemiddelde filereductie leidt van ca. 30%. Elders in deze nota wordt nader ingegaan op de mobiliteits-, verkeers- en milieu-effecten van het onderhavige wetsvoorstel. Voorts zal bij de uitvoering van de wet per project bij de totstandkoming van het wegaanpassingsbesluit in concreto aandacht worden besteed aan de hier genoemde aspecten.

De leden van de SP-fractie vroegen wat het resultaat van de wet is voor burger en bedrijfsleven.

De capaciteit van de onderhavige wegen zal in de spits wel aanzienlijk toenemen met ca. 30 tot 40 procent en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist sterk stijgen. De verwachting is dat de maatregelen uit de spoedwet tot een reductie van de files kunnen leiden van zeker 30 procent. Per locatie is echter een veel groter effect mogelijk. Het gaat in alle gevallen immers om een forse toename van de capaciteit, waarbij op de reeds gerealiseerde spits- en plusstroken is gebleken dat de files daar vrijwel geheel kunnen verdwijnen.

De leden van de SGP-fractie vroegen of er ook vertraging bij de aanleg van infrastructuur ontstaat door tekorten op budgetten. Wordt – zo vroegen zij – met het verkorten van de procedures de druk op het budget niet alleen maar nijpend.

De spoedwet behelst een pakket met maatregelen, waarvoor specifiek € 380 miljoen is gereserveerd teneinde die maatregelen door middel van

deze wet versneld te kunnen realiseren. Daarnaast is er financiering op basis van het MIT voor de realisatie van de bijlage A-projecten. Op basis van ervaringen uit het verleden wordt verwacht dat met toepassing van de in het wetsvoorstel vervatte verkorte procedure vertragingen als gevolg van budgettekort juist zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Mocht er toch een tekort ontstaan op één van de projecten, dan zal binnen het totale pakket gezocht worden naar mogelijkheden voor versoering.

Dezelfde leden vroegen in hoeverre het wetsvoorstel noodzakelijk is om de beoogde wegaanpassingen te realiseren.

Willen de beoogde wegaanpassingen op de kortst mogelijke termijn worden gerealiseerd, dan kan niet worden volstaan met toepassing van de geldende regelgeving. De daarin vervatte besluitvormingsprocedures zijn onvoldoende gestroomlijnd. Op herziening van reguliere wetgeving – die overigens wel is aangekondigd in de memorie van toelichting – kan niet worden gewacht voor de versnelde aanpak van fileknelpunten. Voor het overige wordt verwezen naar de memorie van toelichting, onderdelen 1.2, 3, 4.2 en 4.3.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen waar de lengte van de procedure als knelpunt wordt ervaren.

Begin volgend jaar wordt het tweede evaluatierapport betreffende de werking van de Tracéwet aan de Tweede Kamer aangeboden. Een belangrijk punt in het onderzoek is de kwestie van de doorlooptijden bij de totstandbrenging van tracébesluiten. De ervaringen wijzen uit dat het vele jaren duurt alvorens een project kan worden gerealiseerd. In het rapport komt naar voren dat de wettelijke termijnen vrijwel zelden worden gehaald. Met name in de fase tussen standpunt en ontwerp-tracébesluit is er een verschil tussen de feitelijke gehaalde en de wettelijke doorlooptijden. Dit wordt ervaren als een knelpunt. Enerzijds omdat niet wordt voldaan aan de wettelijke termijnen en anderzijds omdat de aanpak van een wegenproject daarmee vertraging oploopt. Voor de vertraging zijn allerlei oorzaken aan te wijzen, waarop in het rapport wordt ingegaan. In onze reactie naar aanleiding van het evaluatierapport zal dit punt mede aan de orde komen.

De leden van de SGP-fractie merkten op dat er ook veel tijdverlies is door gebrekkige afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en belangenorganisaties. Waarom wordt daar geen aandacht aangegeven, aldus deze leden.

Zoals inderdaad uit diverse onderzoeken blijkt (zie ook het medio december te verschijnen evaluatierapport van de Universiteit Utrecht over de Tracéwet) komt het zeer veel voor dat de wettelijke termijnen «gewoonweg» niet gehaald worden. Met name in de fase tussen het standpunt en het ontwerp-tracébesluit is er een verschil tussen de feitelijk gehaalde en de wettelijke doorlooptijden. De afstemming tussen overheden onderling en tussen overheden en belangenorganisaties vergt op zich veel tijd. Naar aanleiding van het genoemde evaluatie-onderzoek zal worden ingegaan op de mogelijkheden om tot versnelling te komen door de interne procedures aan te pakken. Daarbij hoort ook het beter stroomlijnen van de overlegstructuren.

Wat de uitvoering van de wegaanpassingsprojecten van de Spoedwet wegverbreding betreft kan worden opgemerkt dat binnen het ministerie gerichte voorzieningen zijn en waar nodig nog zullen worden getroffen om te bewerkstelligen dat de verkorte spoedwetprocedures ook feitelijk zullen worden gehaald.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen wat de gemiddelde periode is van de verkenningenfase, alsmede tot welk maximum in het verleden de verkenningenfase is opgelopen.

De verkenningenfase is een niet-wettelijke fase die voortvloeit uit de MIT-systematiek. In de recentelijk uitgebrachte interne werkwijzer MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl wordt aangegeven dat een MIT-verkenningenstudie bij voorkeur binnen een jaar afgerond zou moeten worden. Het is zeer moeilijk een gemiddelde te geven voor de verkenningenfase, omdat er bijvoorbeeld aanvullende verkenningen plaatsvinden, of omdat de scope van de verkenningen verandert. De termijn kon oplopen tot 5 jaar (verkenningen oude stijl); die termijn is binnen het MIT-spelregelkader als maximum gehanteerd.

Op de vragen van de leden van de GroenLinks-fractie naar de evaluatie van de doorlooptijden van de procedures, willen wij antwoorden dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat momenteel bezig is met de gevraagde evaluatie. De uitkomsten daarvan zullen in de actualisatie van het MIT-spelregelkader worden ingebracht.

Sedert het uitbrengen van het advies van de WRR is op het terrein van de wetgeving tal van acties ondernomen om procedures te stroomlijnen en te verkorten. In het jaar waarin het advies werd uitgebracht (1994) is de Tracéwet in werking getreden. In dezelfde tijd trad een wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) inzake «nimby» in werking. Vooral op het terrein van de wetgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het thema van stroomlijning en vereenvoudiging van procedures volop de aandacht gehad. Genoemd kunnen worden:

- de wijziging van de Ontgrondingenwet;
- de Deltawet grote rivieren;
- de Wet op de waterkering;
- de Wet procedures vijfde baan Schiphol;
- de wijziging van de Tracéwet, die in 2000 in werking is getreden.

Het thema was ook aan de orde bij de wetgeving van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), waarbij de wijziging van de WRO inzake een rijksprojectenprocedure en de integrale herziening van de WRO genoemd kunnen worden.

Ook in het kader van de Algemene wet bestuursrecht wordt gewerkt aan wetgeving, gericht op coördinatie van besluitvorming. In de in voorbereiding zijnde integrale herziening van de onteigeningswet is de vereenvoudiging van het stelsel een punt van aandacht.

Een aantal van de in werking getreden wetten is geëvalueerd. Dit geldt in het bijzonder voor de Deltawet grote rivieren, de Wet op de waterkering en de Tracéwet. De desbetreffende evaluatierapporten zijn aan de Tweede Kamer aangeboden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom het alternatief voor filebestrijding, te weten beprijzing, niet verder is ontwikkeld. De leden van de fractie van D66 zagen graag toegelicht hoe dit wetsvoorstel past in een op brede visie gebaseerde aanpak, zoals die in het ontwerp voor het NVVP tot uitdrukking kwam. Ook de leden van de fractie van GroenLinks vroegen aandacht voor de kilometerheffing, waarbij zij onze reactie wilden op de onderzoeksresultaten van het CPB. De leden van de SGP-fractie betreurden het dat nu enkel een maatregel voor de korte termijn wordt voorgesteld en dat de kilometerheffing in de ijskast is geplaatst. In het verlengde hiervan vroegen de leden van de PvdA-fractie naar onze visie op de vraag welke taak en welke verantwoordelijkheid de overheid heeft voor een vlotte verkeersafwikkeling en de vraag of een automobilist zich op enig recht terzake kan beroepen.

Wij willen het vertrouwen van de samenleving in de overheid versterken door voortvarend met zichtbare oplossingen te komen voor problemen die bij burgers en bedrijven leven. Vertragingen door files worden door velen als een groot probleem ervaren, waarbij zij van de overheid verwachten dat daar wat aan wordt gedaan. Mobiliteit van personen en goederen is een belangrijke voorwaarde voor welvaart en welzijn in Nederland. De drukte op de wegen is de keerzijde van een welvarende samenleving. Een vlotte verkeersafwikkeling en goede ontsluiting van centra die van belang zijn voor de nationale economie, zijn essentieel voor onze welvaart, waarbij wij erkennen dat aan de mobiliteitsbehoefte niet ongebreideld kan worden tegemoetgekomen. In onze ogen is een situatie ontstaan die de forse inspanningen waarvoor deze wet mogelijkheden schept, noodzakelijk maakt om Nederland weer in beweging te krijgen. Wij zien graag dat binnen vier jaar voor gebruikers van het hoofdwegennet herkenbare verbeteringen in de verkeersafwikkeling optreden. Daarbij hebben wij ervoor gekozen ons niet direct te richten op maatregelen voor de lange of middellange termijn, die het gebruik van de auto beïnvloeden. De komende vier jaar worden dan ook geen middelen vrijgemaakt voor de voorbereiding van een kilometerheffing. Dat is pas aan de orde als de verkeersafwikkeling over de weg aanzienlijk is verbeterd. Het onderwerp beprijzing en daarmee een oordeel over het onderzoek van het CPB betreft het beleid voor de langere termijn. Onder verwijzing naar het antwoord op de desbetreffende vraag van de leden van de GroenLinks-fractie lijkt het ons verstandig deze materie over te laten aan het nieuwe kabinet, dat tot taak zal hebben een herzien ontwerp voor het NVVP uit te brengen.

Een recht op een bepaalde verkeersafwikkelingskwaliteit bestaat niet. Wel kwam in het niet-aanvaarde NVVP als beleidsvoornemen naar voren dat zou worden gestreefd naar een bepaald minimum voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling over het hoofdwegennet. Afgewacht zal moeten worden of in het nieuwe ontwerp voor het NVVP ook plaats zal worden ingeruimd voor een bereikbaarheids criterium, een gemiddelde streefsnelheid, of een verkeersafwikkelingsnorm. Het betreft dan overigens gemiddelden; een individuele automobilist kan hieraan geen rechten ontlenen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat het betekent dat projecten die eerst in het MIT stonden en die nu in het wetsvoorstel worden opgenomen voor de reeds doorlopen procedures. Deze leden vroegen ook in hoeverre er sprake is van overlap tussen de MIT-financiering en de extra financiering vanuit het strategisch akkoord.

De projecten uit het MIT die zijn opgenomen in de spoedwet, zo beantwoorden wij deze vraag, gaan over van de tracéwetprocedure naar de snellere spoedwetprocedure. De in het MIT gereserveerde middelen blijven gekoppeld aan de desbetreffende projecten. Daar waar door het Rijk reeds afspraken over projecten zijn gemaakt, bijvoorbeeld door het bepalen van een standpunt, zullen die afspraken worden nagekomen. Naast de projecten die al in het MIT stonden maar nu door middel van de spoedwet worden versneld, is er extra geld (€ 380 miljoen) beschikbaar gekomen voor de financiering van een pakket nieuwe projecten. Deze projecten moeten binnen deze financiële randvoorwaarde worden gerealiseerd en heeft geen overlap met de financiering vanuit het MIT.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in welke mate de file-problematiek wordt teruggedrongen. Indien het reductiepercentage niet wordt bereikt, is dan voorzien in een nieuwe spoedwet of is dit wetsvoorstel eenmalig en uniek, zo vroegen deze leden. De leden van de fractie van GroenLinks vroegen naar de effecten op de doorstroming op de korte en de lange

termijn en naar een oordeel op de stelling van prof. Van Wee dat door alleen te investeren in wegen de files alleen maar toenemen.

De investeringen in het pakket aan maatregelen dat is opgenomen in de spoedwet hebben zowel op de korte als op de lange termijn een positief effect op de beschikbare capaciteit en positieve effecten op de doorstroming op die momenten van de dag waarop dit het meest nodig is. Met het pakket aan maatregelen uit de spoedwet worden de files in Nederland als totaal verminderd. Dit gebeurt enerzijds door het versnellen van de duurzame benuttingsprojecten uit het MIT. Deze projecten bieden ook voor de langere termijn een oplossing voor de bereikbaarheidsknelpunten en lossen daarbij direct de voorkomende problemen met betrekking tot natuur en milieu op. Anderzijds levert het pakket aan nieuwe benuttingsprojecten uit onderdeel B van de bijlage bij de spoedwet een aanzienlijke toename van de capaciteit van de onderhavige wegen op in de spits met circa 30 procent en zal de betrouwbaarheid van het weggebruik voor de automobilist sterk stijgen. De verwachting is dat de maatregelen uit de spoedwet in de desbetreffende delen van het netwerk tot een reductie van de files kunnen leiden van zeker 30 procent. Per locatie is echter een veel groter effect mogelijk. Het gaat in alle gevallen immers om een forse toename van de capaciteit, waarbij op de reeds gerealiseerde spits- en plusstroken is gebleken dat de files daar vrijwel geheel kunnen verdwijnen. Wij hebben hier alle vertrouwen in, zodat deze spoedwet inderdaad eenmalig zal zijn. Dit geldt te meer nu is voorzien in een verdere structurele versnelling en vereenvoudiging van (Tracéwet-) procedures.

Over de effecten van benuttingsprojecten is de Tweede Kamer bij brief van 27 februari 2001 (Kamerstukken II, 200–2001, 27 400 XII, nr. 58) geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de drie proefprojecten met spitsstroken op de A27, A28 en A50. In deze brief staat: «De bereikbaarheid is op de betreffende proefvakken verbeterd. Tijdens de spitsuren treedt op de betreffende wegvakken nagenoeg geen filevorming meer op; het sluijverkeer is (afhankelijk van de lokale situatie) afgenomen; en er is geen sprake van een grootschalig terug naar de spitseffect».

De positieve uitkomsten van deze evaluatie, en het verzoek van de Kamer om het benuttingsprogramma te intensiveren (motie-Weekers, Kamerstukken II, 2000–2001, 27 400 XII, nr. 28) hebben er mede toe bijgedragen dat de Kamer het nu voorgelegde maatregelenpakket in het kader van de spoedwet is aangeboden.

Voor de langere termijn is wel de verwachting dat het filereducerend vermogen van de gerealiseerde spits- en plusstroken als gevolg van de economische groei zal afnemen.

§ 3. Besluitvormingsprocedure en inhoud wegaanpassingsbesluit

De leden van de PvdA-fractie waren van mening dat het belang van de in artikel 4, tweede lid, onder a en d, genoemde elementen zo groot is dat ieder wegaanpassingsbesluit een beschrijving van de maatregelen ter zake moet bevatten. De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen waarom in het tweede lid is gekozen voor een facultatieve in plaats van een imperatieve bepaling.

Artikel 4 maakt onderscheid tussen hetgeen in alle gevallen, ongeacht het soort wegaanpassingsproject, in het wegaanpassingsbesluit dient te worden opgenomen (eerste lid) en hetgeen afhankelijk van de omstandigheden van het concrete project in het wegaanpassingsbesluit wordt opgenomen (tweede lid). Tot goed begrip wordt opgemerkt dat op basis van dit onderscheid niet mag worden geconcludeerd dat bepaalde, in het tweede lid aangeduide belangen niet op evenwichtige wijze in de besluitvorming zullen worden betrokken. Indien dat het geval zou zijn, zou dit leiden tot

problemen in het kader van de rechterlijke toetsing. Het eerste lid houdt imperatief in dat het wegaanpassingsbesluit onder meer een beschrijving bevat van de gevolgen daarvan voor alle daarbij betrokken belangen en van de wijze waarop met die belangen is rekening gehouden. Met het onderscheid tussen het eerste en het tweede lid is geen hiërarchie van belangen op wetsniveau bepaald.

Aangezien niet bij voorbaat vaststaat dat de in het tweede lid genoemde elementen bij alle wegaanpassingsbesluiten aan de orde zullen zijn, zijn deze niet in het eerste lid vermeld. Sommige projecten van de bijlage leiden niet tot ingrijpende fysieke maatregelen en alsdan staat niet bij voorbaat vast dat er inpassingsmaatregelen of landschappelijke, landbouwkundige of ecologische maatregelen moeten worden getroffen.

De leden van de PvdA-, de SP- en de SGP-fractie leek de termijn van 4 weken voor het geven van inspraak met betrekking tot onder andere het wegaanpassingsbesluit, voorgenomen uitvoeringsbesluiten, eventuele onteigeningsbesluiten en besluiten tot nadeelcompensatie te kort.

Voor de goede orde merken wij op dat, anders dan de vraagstellers menen, de terinzageligging gedurende 4 weken volgens artikel 7, eerste lid, van het wetsvoorstel slechts betrekking heeft op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de aanvragen met betrekking tot de besluiten ter uitvoering daarvan. Zij heeft dus niet betrekking op de overige in de vraag genoemde besluiten, te weten de besluiten inzake onteigening, nadeelcompensatie en de besluiten krachtens de Belemmeringenwet Privaatrecht. Daarvoor worden na de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten aparte procedures gevolgd, in het kader waarvan ook ten aanzien van de voorgenomen besluiten op die terreinen kan worden gereageerd door de belanghebbenden.

Zoals in de memorie van toelichting is opgemerkt, is de in het wetsvoorstel opgenomen procedureregeling ontleend aan de regeling, vervat in de Wet op de waterkering, waar deze betrekking heeft op de totstandkoming van plannen met betrekking tot primaire waterkeringen. Ook daar is de termijn 4 weken en ook daar liggen tegelijkertijd het ontwerp-primair besluit en de aanvragen met betrekking tot de uitvoeringsbesluiten tegelijkertijd ter inzage. Blijkens het evaluatierapport met betrekking tot die regeling heeft die wettelijke regeling goed gewerkt. Gelet op het karakter van de wet als spoedwet is er evenmin aanleiding de wettelijke inspraaktermijn te verlengen.

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

Naar ons oordeel bevat het wetsvoorstel een voldoende ruime termijn voor de rechter. Bedacht moet worden dat de termijn pas begint nadat het verweerschrift is uitgebracht. Alsdan geldt een termijn van 12 weken voor het houden van de zitting en het nemen van de beslissing. In bijzondere gevallen kan de Afdeling deze verlengen met maximaal 12 weken. Dit moet voldoende worden geacht, ook daar waar een adviseur moet worden ingeschakeld. De Afdeling kan ook die adviseur op termijn stellen. Daartoe is voor de toepassing van de onderhavige spoedwet voldoende aanleiding, zeker nu de Afdeling zelf op termijn is gesteld. De adviseur kan overigens ook reeds worden ingeschakeld voordat de termijn begint te lopen nadat de beroepschriften zijn ontvangen. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel is de verlengingstermijn verdubbeld van 6 naar 12 weken.

De leden van de fractie van GroenLinks meenden dat maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard integraal onderdeel van het wegaanpassingsbesluit dienen te zijn. Waarom – aldus de leden – is overgegaan tot een facultatieve bevoegdheid om deze maatregelen te beschrijven?

Verder rees bij deze leden de vraag wie bepaalt welke schade ontstaat en welke de compensatiemaatregelen zijn. Daarnaast werd gevraagd naar de relatie tussen de spoedwet en het natuurbeschermingsrecht.

Maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard zijn een vast onderdeel van tracébesluiten (zie daartoe artikel 1, eerste lid, onder h, van de Tracéwet). Bij tracébesluiten gaat het altijd om fysieke ingrepen in de omgeving, die in beginsel gepaard gaan met nadelige gevolgen voor landschap, landbouw of ecologie. Om die reden is het gewenst om de nadelige gevolgen zoveel mogelijk te mitigeren of te compenseren door het treffen van maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard. Het vorenstaande geldt zonder meer ook voor de projecten van de bijlage A.

Wat betreft de projecten van de bijlage B en C is in veel gevallen geen sprake van fysieke ingrepen in de omgeving en zijn er daardoor in beginsel geen nadelige gevolgen voor landschap, landbouw of ecologie. Daar waar zulks bij fysieke ingrepen wel – en bij een klein aantal niet-fysieke ingrepen wellicht ook – sprake is van nadelige gevolgen, kan het nodig zijn om in het wegaanpassingsbesluit tevens een aantal maatregelen op te nemen van bedoelde aard.

Het woordje «kan» suggereert overigens geen vrijblijvende bevoegdheid, maar wil, zoals gezegd, benadrukken dat die bevoegdheid wordt gebruikt waar maatregelen nodig zijn, die dan ook onderdeel worden van het wegaanpassingsbesluit.

Voor de goede orde zij opgemerkt dat ook voor genoemde maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard grondverwerving zal worden ingezet, eventueel onder toepassing van artikel 16, eerste lid, van de wet. De consequentie is dan ook dat bij het ontwerp-wegaanpassingsbesluit onder andere een compensatieplan en een landschapsplan ter inzage worden gelegd.

Naar aanleiding van de overige vragen, merken wij op dat het – evenals bij tracébesluiten – de minister is die in het wegaanpassingsbesluit aangeeft wat de schade is voor natuur- en landschapcompensatie en op welke manier zulks gecompenseerd kan worden.

Daarbij wordt gebruikt gemaakt van zowel eigen expertise bij de regionale directies van Rijkswaterstaat, die van het Tracé/m.e.r.-centrum van de (specialistische) Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat, en kennis van externe bureaus.

De spoedwet bevat geen specifieke bepalingen op het terrein van natuurbeschermingsrecht. In de besluitvorming dient namelijk onverkort rekening te worden gehouden met de door de leden van de fractie van GroenLinks genoemde Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Zo is niet uitgesloten dat in bepaalde gevallen ontheffing of vrijstelling benodigd is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Dergelijke vrijstellingen en ontheffingen worden slechts verleend als er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Om die reden zal bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit vroegtijdig contact worden gelegd met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, teneinde te voorkomen dat een ontheffing niet kan worden verleend. De gecoördineerde voorbereiding van wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten maakt zulks ook mogelijk.

Voor die gevallen waar bij een wegaanpassingsproject ook de gebiedsbescherming een rol speelt, merken wij daarover het volgende op. Inmiddels is bij de Tweede Kamer ingediend een voorstel tot wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (TK 2001–2002, 28 171, nrs. 1–2), waarin opgenomen is dat in het kader van een te nemen besluit tevens de zogenaamde Habitattoets wordt verricht. Daarbij biedt artikel 6 van de Habitatrichtlijn het afwegingskader.

De leden van de fractie van GroenLinks en D66 vroegen zich af of de termijn van vier weken, genoemd in het eerste lid, voldoende is, met name ten aanzien van besluiten met betrekking tot natuur en landschap.

Het onderhavige artikellid bepaalt dat binnen 4 weken na de bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit de uitvoeringsbesluiten genomen dienen te worden. De bepaling is ontleend aan de Wet op de waterkering. Artikel 23, eerste lid, van die wet bepaalt dat binnen korte termijn (in die bepaling gesteld op 3 weken) de uitvoeringsbesluiten zijn genomen. In antwoord op de vraag of de bepaling door haar termijnstelling een goede uitvoering van regelgeving op het gebied van natuur en landschap belemmert, wordt het volgende opgemerkt. De onderhavige bepaling moet niet geïsoleerd worden beschouwd. Zij is onderdeel van een totaal van procedureregels, gericht op bespoediging, waarbij evenwel de zorgvuldigheid geenszins uit het oog is verloren. In het gekozen systeem is tegelijkertijd aan de orde de voorbereiding van de besluitvorming ten principale en die van de uitvoeringsbesluiten. De natuur- en landschapsaspecten zijn derhalve van meet af aan in de totale besluitvorming betrokken. Het is derhalve niet zo dat deze pas aan de orde komt in het kader van de uitvoeringsbesluiten en dat daarvoor te weinig tijd beschikbaar zou zijn.

Het wegaanpassingsbesluit is een integraal besluit, waarbij alle relevante belangen in de afweging worden betrokken. Na het opstellen van een concept van het wegaanpassingsbesluit vindt direct een inventarisatie plaats van de aan de orde zijnde uitvoeringsbesluiten en worden vervolgens de desbetreffende aanvragen voor die uitvoeringsbesluiten ingediend bij de bevoegde bestuursorganen. Gelijktijdig liggen ter visie het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de bedoelde aanvragen om uitvoeringsbesluiten.

Voor de vaststelling van de uitvoeringsbesluiten is zelfs meer tijd beschikbaar dan voor het wegaanpassingsbesluit. Het wegaanpassingsbesluit dient immers te worden genomen binnen 10 weken na de laatste dag van terinzageligging van het ontwerp. Voor de uitvoeringsbesluiten is 4 weken extra beschikbaar. Dit betekent dat, te rekenen vanaf de dag van terinzagellegging van de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten en in aanmerking nemend dat die terinzageligging 4 weken duurt, voor de besluitvorming ten aanzien van de uitvoeringsbesluiten 18 weken beschikbaar is. Naar ons oordeel is die termijn alleszins ruim om een verantwoorde besluitvorming te realiseren, met inbegrip van het verrichten van het eventueel noodzakelijke onderzoek met betrekking tot beschermde dier- en plantensoorten en het eventueel inwinnen van deskundigenadviezen.

Het is geenszins de bedoeling dat het wettelijk beschermingsniveau op het onderhavige terrein van natuur en landschap wordt losgelaten. Te dezen blijft de reguliere wetgeving geheel van toepassing. Het wetsvoorstel verandert daaraan niets.

Mocht een bepaald uitvoeringsbesluit niet of niet tijdig worden genomen, dan is de vraag aan de orde of de minister gebruik moet maken van zijn overrule-bevoegdheid. Indien daarvan gebruik wordt gemaakt, kan het besluit van de minister door de rechter worden getoetst.

Voor wat betreft de relatie met de verplichting ingevolge de Algemene wet bestuursrecht om de nodige kennis over de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren geldt dat deze verplichting in gelijke mate

geldt voor het bestuursorgaan dat primair bevoegd is om uitvoeringsbesluiten te nemen als voor de minister indien hij gebruik wil maken van de overrulebevoegdheid. Alleen indien het primair bevoegde bestuursorgaan ernstig tekortschiet in zijn wettelijke opdracht tijdig uitvoeringsbesluiten te nemen en hiervoor geen excuus aanwezig is te achten in die zin dat bedoeld onderzoek nog niet is afgerond in verband met de ingewikkeldheid daarvan, is er aanleiding over te gaan tot toepassing van de overrule-bevoegdheid.

Dezelfde leden vroegen hoe gewaarborgd is dat inspraak met betrekking tot de voorgenomen besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit voldoende plaats heeft.

Inspraak ter zake vindt plaats in het kader van de gezamenlijke terinzagelegging van zowel het ontwerp-wegaanpassingsbesluit als de onderscheidene aanvragen om uitvoeringsbesluiten. Verwezen wordt naar artikel 7, eerste lid, van het wetsvoorstel. In dat artikellid is ook geregeld dat met betrekking tot de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, dat wil zeggen de openbare voorbereidingsprocedure, van toepassing is. Procedureel en met betrekking tot inspraak is dus ten aanzien van wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten hetzelfde rechtsregiem van toepassing. In antwoord op de vraag welke andere besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit nodig zouden kunnen zijn, wordt opgemerkt dat deze vraag niet in zijn algemeenheid is te beantwoorden. Veel is afhankelijk van de concrete situatie van het wegaanpassingsproject. Te denken valt aan de toepasselijkheid van verschillende vergunningstelsels, bijvoorbeeld bouw- of sloopvergunning, vergunning ingevolge de Wet milieubeheer, kapvergunning etc.

De leden van de fractie van D66 vroegen hoe reëel de veronderstelling is dat de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten zullen worden gevoegd en dat de termijn van 12 weken zal worden gehaald.

In de rede ligt aan te nemen dat de rechter zal besluiten om in beginsel de beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en de daarmee verband houdende uitvoeringsbesluiten te voegen, doch het is aan de rechter om een dergelijke processuele beslissing te nemen. Voeging dient de overzichtelijkheid van de beroepsprocedure. Dit uitgangspunt kan uitzondering lijden indien over een bepaald uitvoeringsbesluit prejudiciële vragen aan het EG Hof van Justitie worden gesteld. Alsdan kan er aanleiding zijn dat besluit apart te behandelen. Dit zal evenwel zich bij hoge uitzondering voordoen, gelet op de bestaande praktijk van gecoördineerde behandeling in het kader van Tracéwet en Wet op de waterkering.

Gelet op de ervaringen met de Wet op de waterkering zal de rechterlijke beslissing in het algemeen binnen de gestelde wettelijke termijn van 12 weken – die met 12 weken kan worden verlengd – kunnen worden genomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen naar de betekenis van het «op vergelijkbare wijze (..) als in de bestaande procedures betrekken van de belangen van burgers».

Met deze zinsnede is aangegeven dat ook in de voorgestelde, in vergelijking tot de Tracéwet, gecomprimeerde besluitvormingsprocedure er in voldoende mate ruimte is voor inbreng en weging van de belangen van burgers en bedrijven. Omdat een aantal stadia in de besluitvorming wordt gecombineerd, is het uiteraard zo dat het aantal keren dat men een reactie

kan geven of kan worden ingesproken, is teruggebracht. In de versnelde besluitvormingsprocedure is voorzien in het van toepassing verklaren van de in de Algemene wet bestuursrecht verankerde openbare voorbereidingsprocedure en, evenals in andere infrastructurele wetgeving, in beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op de vraag waarom niet eerder is gekozen voor de nu voorgestelde systematiek, antwoorden wij dat dat inderdaad een belangrijk punt van overweging is bij het bepalen van het kabinetsstandpunt over het (elders in deze nota al genoemde) evaluatie-onderzoek naar de werking van de Tracéwet, of voor aanpassingen van bestaande hoofdinfrastructuur niet kan worden overgegaan op het systeem zoals nu in de spoedwet is opgenomen.

Dezelfde leden vroegen in welke mate rekening is gehouden met het complexe karakter van de projecten en of er voor betrokkenen bij de voorgestelde termijnen wel voldoende mogelijkheden zijn voor een fatsoenlijke afweging.

In vergelijking tot projecten die de reguliere tracéwetbesluitvorming doorlopen betreft het hier grosso modo minder complexe projecten, nu deze in hoofdzaak bestaan uit wegaanpassingen voor een extra strook (spits-, plus-, buffer- of wisselstrook). Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven zijn wij van oordeel dat – gegeven het karakter van een spoedwet – een evenwichtig stelsel is voorgesteld dat zowel op spoedige besluitvorming is ingericht als op een adequate mogelijkheid van betrokkenheid van burgers (zie hierboven), medeoverheden en de rechter. Anders dan bij de Deltawet grote rivieren is de positie van medebetrokken overheden niet sterk gereduceerd; zo wordt niet ingegrepen in de primaire bevoegdheid van de vergunningverlenende en anderszins besluiten nemende decentrale overheden.

§ 4. Milieu-effectrapportage

De leden van de fracties van PvdA, VVD, GroenLinks, D66 en ChristenUnie hebben vragen gesteld over de relatie met het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r.). Allereerst gingen de leden van de fracties van PvdA en VVD in op het Onderdeel C, onder 1.4, van de Bijlage behorende bij het Besluit m.e.r.

Inderdaad kan alleen bij een fysieke verbreding sprake zijn van een m.e.r.-plichtige situatie. In de nota van toelichting, behorende bij het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 alsmede uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet (Stb. 1999, 224), is deze vraag nadrukkelijk aan de orde gekomen.

De nota van toelichting meldt hierover dat bepaalde wegverbredingen m.e.r.-plichtig zijn en dat daarbij het accent is gelegd op de fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande. Verder wordt in de nota van toelichting expliciet ingegaan op spitsstroken. Letterlijk staat in de nota van toelichting vermeld: «Naast bovengenoemde ingrepen zijn er ook andere denkbaar. Het gaat daarbij om zogenaamde verkeersbenuttingsmaatregelen, zoals het creëren van extra rijstroken zonder (fysieke) aanpassing van het weglichaam of het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook. Voor deze activiteiten geldt geen m.e.r.-plicht.»

In de Bijlage bij het Besluit m.e.r., Onderdeel C onder 1.4., is aangegeven in welke gevallen van wijziging of uitbreiding van een hoofdweg een m.e.r.-procedure moet worden gevoerd. Het moet dan – voor zover hier relevant – gaan om een fysieke verbreding van een weg met één of meer rijstroken en bovendien geldt de voorwaarde dat het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

De leden van de VVD-fractie stipten ook de relatie met artikel 2, tweede lid, onder b, van de Tracéwet aan. Dit artikelonderdeel b is gelijk aan hetgeen onder 1.4. van Onderdeel C van de Bijlage behorende bij het Besluit m.e.r., is bepaald en niet zonder reden: bedoeling van de wetgever is dat in alle gevallen waarin de Tracéwet van toepassing is, ook een m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

En omgekeerd: in die gevallen waarin op grond van het Besluit m.e.r. geen sprake is van een m.e.r.-plichtige situatie behoeft ook geen tracéwet-procedure te worden doorlopen.

Op basis van zowel de Tracéwet als het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat het extra ruimtebeslag bepalend is voor het onderscheid in procedures.

In die gevallen waarin de verbreding met een rijstrook bijvoorbeeld slechts 20 centimeter betreft en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt, is de tracé/m.e.r.-procedure van toepassing.

Echter, als die 20 centimeter nodig is voor de verbreding van de vluchstrook, zonder dat deze strook als spitsstrook wordt ingericht, is de tracé/m.e.r.-procedure niet van toepassing, aangezien er immers door deze verbreding geen rijstrook bijkomt.

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de PvdA-fractie inzake het opknippen teneinde de m.e.r.-plicht te omzeilen, merk ik het volgende op.

Het is onjuist en niet in overeenstemming met een correct gebruik van de ministeriële bevoegdheid ter zake om het m.e.r.-plichtige wegtracé zodanig op te knippen dat voor elk gedeelte geen sprake is van voorgescreven verbinding tussen twee knooppunten of aansluitingen. De voorgenomen activiteit betreft het gehele wegtracé en in dat kader wordt vastgesteld of de m.e.r.-plicht geldt. Op zich is niet uitgesloten dat er fasering wordt toegepast en dat er voor een wegtracé verschillende deelwegaanpassingsbesluiten worden voorbereid. Zulks zal voornamelijk ingegeven worden door gewenste fasering in de uitvoering en relatie kunnen hebben met de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten.

Indien in dat kader wordt besloten tot het opknippen van een project, zal dit geen effect hebben op de toepasselijkheid van de m.e.r.-regeling. Overigens bergt een dergelijke handelwijze het risico in zich van vernietiging van het wegaanpassingsbesluit door de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie of, indien de Tracéwet van toepassing is, de spoedwet niet meer van toepassing is op het desbetreffende wegtraject, merken wij op dat artikel 3 van het wetsvoorstel anders gelezen moet worden. Het toepassingsbereik van de spoedwet wordt beperkt tot een aantal met name genoemde wegtracés, met de aanduiding van de aard van het project, het aantal rijstroken en een precieze kilometrering. Artikel 3 maakt duidelijk dat voor projecten, die op de bijlage bij de spoedwet zijn genoemd, en zonder die vermelding ook onder het toepassingsbereik van de Tracéwet zouden vallen, de tracéwet-procedure niet van toepassing is. Een eventueel reeds begonnen tracéwet-procedure wordt dan omgezet in een spoedwet-procedure. Op die projecten is dan ook een andere realisatietermijn van kracht, namelijk dat binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit begonnen moet zijn met de uitvoering van het project. De spoedwet kan voor een aantal – normaliter tracéwet-plichtige – projecten beschouwd worden als een *lex specialis* ten opzichte van de Tracéwet.

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie waarom de verplichting om milieugevolgen te beschrijven als er geen m.e.r.-plicht geldt niet in de

tekst van de wet zelf is opgenomen, antwoorden wij dat zulks niet nodig is. Zoals reeds in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel is aangegeven, volgt uit het bepaalde in de Wet milieubeheer en de nota van toelichting betreffende het Besluit m.e.r. reeds de verplichting om de milieugevolgen in beeld te brengen.

De leden van de fracties van de PvdA, GroenLinks en ChristenUnie stelden vragen over de samenloop van de spoedwet en de mogelijk van toepassing zijnde m.e.r.-regeling.

In de Tracéwet is de relatie met de m.e.r. uitgeschreven in de wet zelf (artikel 3 van de Tracéwet): alle tracéwetplichtige activiteiten zijn ook m.e.r.-plichtige activiteiten. Een dergelijke 1-op-1-relatie ontbreekt in de spoedwet, omdat de meeste projecten niet zien op een fysieke verbreding van de weg en dus niet m.e.r.-plichtig zijn.

Als er sprake is van een m.e.r.-plichtig besluit, dan zijn ook alle procedurele waarborgen en inhoudelijke criteria uit de Wet milieubeheer van toepassing, dit in antwoord op de specifieke vragen van de leden van de ChristenUnie-fractie. Dat in de spoedwet zelve geen woord wordt gewijd aan een mogelijke m.e.r.-procedure, betekent in het geheel niet dat de m.e.r.-procedure moeilijk inpasbaar is. Hoofdstuk 7 (Milieu-effectrapportage) van de Wet milieubeheer geeft immers algemeen geldend aan hoe de m.e.r.-procedure gekoppeld is aan het m.e.r.-plichtige besluit.

Bij m.e.r.-plichtige projecten zal tegelijkertijd met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit het milieu-effectrapport ter inzage worden gelegd, hetgeen betekent dat voorafgaande aan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit een startnotitie zal worden opgesteld en ter inzage worden gelegd. Vervolgens zal onder andere de Commissie voor de milieu-effectrapportage een advies geven ten behoeve van de richtlijnen, die vervolgens door het bevoegd gezag (i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat) zullen worden gegeven inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Op basis van die richtlijnen stelt de initiatiefnemer (i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat) het milieu-effectrapport op, dat met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage wordt gelegd. Het wegaanpassingsbesluit wordt eerst genomen, nadat de m.e.r.-procedure geheel is doorlopen, dus eerst nadat het toetsingadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage is ontvangen (vgl. artikel 7.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer).

De Commissie voor de milieu-effectrapportage brengt haar toetsingsadvies uit binnen vijf weken na afloop van de termijn van terinzagelegging (artikel 7.26, eerste lid van de Wet milieubeheer). Daarmee komt – in antwoord op specifieke vragen van de leden van de fracties van GroenLinks en ChristenUnie – naar mijn mening de termijn voor het vaststellen van het wegaanpassingsbesluit (10 weken na afloop van de terinzagelegging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit) niet in gevaar.

In antwoord op vragen van de leden van de fractie van GroenLinks over de duur van de m.e.r.-procedure, aarzelen wij om een termijn te noemen. Zulks is afhankelijk onder meer van de project- en terreinomstandigheden, de inhoud van de richtlijnen, de beschikbaarheid van voldoende personeel en de noodzaak om bij uitbesteding (Europese) aanbestedingsregels te volgen. Wel kan in algemene zin worden gezegd dat de gehele m.e.r.-procedure in het algemeen binnen een jaar kan zijn afgerond. In het kader van de spoedwet streven wij naar een zo kort mogelijke termijn van de m.e.r.-procedure.

Naar aanleiding van de vragen van de leden van de fracties van PvdA, GroenLinks en D66-fractie of niet reeds in de spoedwet aangegeven kan

worden of de voorgestelde wegverbredingen m.e.r.-plichtig zijn, wil ik als volgt reageren.

De spoedwet bevat een procedure die van toepassing is op in de bijlage beschreven wegtracéprojecten. Eerst bij voorbereiding en uitwerking in concreto zal blijken of er mogelijk een fysieke verbreding nodig is om de gewenste uitvoering mogelijk te maken. Eerst dan zal ook duidelijk zijn of de wijziging van het aantal rijstroken gepaard zal gaan met een fysieke verbreding van de weg en tevens twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt en er dus een m.e.r.-procedure zal worden doorlopen. Met de spoedwet dient in de tweede plaats niet getreden te worden op het terrein van de algemene regelgeving inzake de m.e.r.

Een reden waarom niet nu reeds een exacte opsomming kan worden gegeven van in de m.e.r.-plichtige wegaanpassingsbesluiten, is gelegen in artikel 2, tweede lid, van het wetsvoorstel. Daarin wordt immers aangegeven dat onder meer de aard van het project en het aantal rijstroken bij algemene maatregel van bestuur kunnen worden gewijzigd. Toepassing van dat artikel zou kunnen leiden tot een zodanige aanpassing van de bijlage, dat besluitvorming voor dat wegtraject alsnog zal moeten leiden tot een m.e.r.-plichtige fysieke verbreding van de weg.

Met inachtneming van bovenstaande willen wij de leden van de genoemde fracties informeren over de resultaten van een eerste inventarisatie. Daaruit bleek bij de huidige stand van zaken dat voor 5 projecten een milieu-effectrapport opgesteld zal moeten worden, dat voor 8 projecten het milieu-effectrapport (bijna) gereed was en dat voor 18 projecten een milieutoets zou moeten worden opgesteld. Bij het uitbrengen van de startnotitie is overigens uitgegaan van toepassing van de Tracéwet. Inwerkingtreding van de Spoedwet betekent niet dat een eventuele verplichte (ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit) m.e.r.-procedure overnieuw behoeft te worden gedaan.

De leden van de fractie van de PvdA vroegen voorts waarom eerst bij het wegaanpassingsbesluit de m.e.r.-plichtigheid wordt meegedeeld en welk bestuursorgaan hiervoor verantwoordelijk is.

Met het hiervoor gegeven antwoord moge duidelijk zijn dat reeds door het uitbrengen van een startnotitie of het hebben van een milieu-effectrapport, ver voor het nemen van een wegaanpassingsbesluit, een indicatie wordt gegeven over de m.e.r.-plicht. De minister van Verkeer en Waterstaat is voor wegaanpassingsbesluiten het verantwoordelijke bestuursorgaan en zowel bevoegd gezag als initiatiefnemer.

De leden van de fractie van GroenLinks hechtten er aan dat in het kader van de behandeling van de projectwetgeving ook moet worden stilgestaan bij de eisen van de EG-richtlijn.

Het gaat hier om Richtlijn 85/337 betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (Pb. 1985 L 175/40), zoals gewijzigd in 1997 (Richtlijn 97/11/EG tot wijziging van de m.e.r.-richtlijn, Pb. 1997 L 73/11). De gewijzigde richtlijn (hierna de richtlijn) is geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 7) en heeft tevens geleid tot een wijziging van het Besluit m.e.r. (Stb. 1999, 224).

Opgemerkt moet worden dat in Nederland op grond van het Besluit m.e.r. meer activiteiten m.e.r.-plichtig zijn gemaakt dan op grond van de richtlijn nodig is.

In bijlage I, behorend bij artikel 4, eerste lid, van de richtlijn staat slechts genoemd «de aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of

het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft». In bijlage II, behorend bij artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn staat nog vermeld de categorie «Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben». Ten aanzien van de implementatie van deze categorie bestaat een zekere vrijheid voor de Lid-Staten. Conclusie van het bovenstaande is dat het Besluit milieu-effectrapportage 1994 uitgangspunt is bij de beoordeling of er sprake is van een m.e.r.-plicht.

§ 5. Tijdelijkheid der wet en wijziging bij algemene maatregel van bestuur van de bijlage

De leden van de fractie van GroenLinks stelden vragen bij de tijdelijkheid van de wet en vroegen naar de bereidheid om aan die tijdelijkheid uitdrukking te geven in de wet. De leden van de fractie van D66 stelden een vergelijkbare vraag over het ontbreken van een einddatum in de wet. Ook de fractieleden van de ChristenUnie vroegen naar meer duidelijkheid over de expiratiedatum van de wet.

Het wetsvoorstel heeft, zo beantwoorden wij de vragen van de leden van deze fracties, een limitatief karakter: de wet geldt uitsluitend voor die projecten die in de bijlage zijn vermeld. De wet biedt niet de mogelijkheid om naderhand bij algemene maatregel van bestuur nieuwe projecten aan de bijlage toe te voegen. De wet heeft in die zin ook een tijdelijk karakter dat de wet zal zijn uitgewerkt zodra die wegaanpassingsprojecten zijn gerealiseerd. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, streven wij ernaar om snel na inwerkingtreding van de wet met de uitvoering van de wet te beginnen door het in procedure brengen van wegaanpassingsbesluiten en het daarna zo snel mogelijk ter hand nemen van de daadwerkelijke wegaanpassingen. Het streven is erop gericht om binnen vier jaar alle wegaanpassingen gerealiseerd dan wel in uitvoering te hebben. Een wettelijke termijnstelling is in dit licht onnodig knellend.

Maar ook in een ander opzicht schiet een dergelijke termijn aan zijn doel voorbij. De termijn die geldt voor de uitvoering van de projecten, zal van project tot project verschillen. Het opnemen van een uniforme termijn zou wellicht leiden tot een «opvulling van de norm»: voor projecten die snel kunnen worden, zou dan mogelijk meer tijd worden uitgetrokken dan nodig is, terwijl voor het meest bewerkelijke project (in bestuurlijk, technisch, financieel etc. opzicht) de gemiddelde termijn ontoereikend zou zijn.

In antwoord op de desbetreffende vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie merken wij in aanvulling op het bovenstaande nog op dat de gevolgen van deze wet ten aanzien van de projecten onder B van de bijlage bij de wet voor de geluidhinder niet een permanent karakter zullen hebben, omdat in de plannen geluidsmaatregelen worden opgenomen die gericht zijn op het overeenkomstig de regels van de Wet geluidhinder terugdringen van de geluidbelasting in de toekomstige situatie van de desbetreffende wegen, waarbij het aandeel in de totale geluidbelasting van het in gebruik stellen van een extra rijstrook gedurende de spits overigens relatief gering is.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom de algemene maatregel van bestuur geen betrekking kan hebben op de mogelijkheid de bijlage bij de wet uit te breiden. Zij bepleitten deze mogelijkheid.

Naar ons oordeel is het niet wenselijk het bereik van de amvb-mogelijkheid uit te breiden, in die zin dat aldus nieuwe wegaanpassingsprojecten onder het bereik van de wet worden gebracht. De beslissing tot het

aanwijzen van wegaanpassingsprojecten die met toepassing van de onderhavige wet kunnen worden gerealiseerd is, gelet op de aard van die beslissing, een zaak van de formele wetgever.

De leden van de PvdA-fractie vroegen tot hoe ver de wijzigingsbevoegdheid ten aanzien van de in het wetsvoorstel aangegeven onderwerpen strekt. Zij vroegen of er een einddatum in zit.

In het wetsvoorstel is, zoals opgemerkt, geen einddatum bepaald, aangezien deze, gelet op de verschillen in aard en omvang van de projecten, niet goed uniform valt aan te geven. De wet is de facto uitgewerkt als de projecten zijn gerealiseerd. Indien derhalve een bepaald wegaanpassingsproject van de bijlage is gerealiseerd, kan niet bij algemene maatregel van bestuur een aanvullend wegaanpassingsproject ter zake worden gerealiseerd.

Grondlijn is dat geen nieuwe projecten buiten de formele wetgever om kunnen worden toegevoegd bij algemene maatregel van bestuur. Gelet op de ervaringen met de Deltawet grote rivieren is er wel behoefte om binnen de projecten op onderdelen aanpassingen te kunnen doorvoeren. De kilometrering kan dus worden gewijzigd en er zijn geen geografische beperkingen bij voorbaat aangebracht, zij het dat er beperkingen van financiële aard zijn.

De omschrijving van het wegvak is een zaak die aan de formele wetgever is voorbehouden.

De leden van de SGP-fractie vroegen of de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur het aantal rijstroken te wijzigen ook de aanleg van extra rijstroken impliceert.

De mogelijkheid bij algemene maatregel van bestuur wijziging te brengen in het aantal rijstroken dient steeds te worden gezien in de context van een reeds in de wettelijke bijlage opgenomen project. Het gaat telkens om een bestaande hoofdweg ten aanzien waarvan een wegaanpassingsproject ingevolge de wet moet worden gerealiseerd. Het wegaanpassingsproject kan in die zin worden gewijzigd dat meer of minder rijstroken dan in de wettelijke bijlage is aangegeven, in het kader van dat project worden gerealiseerd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen wat onder de aard van het project moet worden verstaan.

Met deze woorden wordt gedoeld op dezelfde woorden die in de kop van de bijlage zijn vermeld. Het gaat om de kernachtige omschrijving van de soort maatregelen die in het wegaanpassingsproject aan de orde is.

In antwoord op de vraag of de genoemde passage in de toelichting niet de deur wagenwijd openzet voor tal van wijzigingen merken wij op dat dit niet in de rede ligt. Het kan op grond van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld op grond van verkeerskundige of technische aspecten, wenselijk worden geacht het project ietwat anders in te richten. Het zou dan te ver voeren daartoe eerst de toestemming van de formele wetgever te moeten afwachten. Naar ons oordeel is er derhalve op praktische gronden behoefte aan een amvb-mogelijkheid, welke niet zo ver gaat dat de lijst van wegaanpassingsprojecten wordt uitgebreid. Gelet op het vorenstaande is er ook onvoldoende aanleiding de bepaling te voorzien van een voorhangprocedure. Wij wijzen erop dat de Kamer halfjaarlijks over de voortgang met de uitvoering van de spoedwet wordt geïnformeerd. In dat kader zal ook het onderhavige aspect aan de orde kunnen komen. Hiermee is tevens een deel van de desbetreffende vraag van de leden van de D66-fractie beantwoord.

Uit de behoefte aan de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur wijziging te brengen ten aanzien van bepaalde elementen van de bijlage moet niet worden afgeleid dat de bijlage te haastig tot stand is gekomen. Bij de toepassing van de Deltawet grote rivieren is ook gewerkt met een zodanige amvb-mogelijkheid. De praktijk heeft daar uitgewezen dat van die mogelijkheid om de bijlage te wijzigen een aantal malen gebruik moest worden gemaakt.

§ 6. Lex specialis en structurele versnelling van besluitvormingsprocedures

De leden van de fracties van D66, CDA en de ChristenUnie vroegen naar de stand van zaken met betrekking tot de structurele versnelling van de procedures voor wegaanpassingen (herziening Tracéwet).

Het ligt in het voornemen om, nadat het onderhavige wetsvoorstel in werking is getreden, het werk aan de herziening van de tweede tranche van de Tracéwet ter hand te nemen, in samenhang met een verbetering van de huidige interne procedures binnen de overheid. De in die wet op te nemen regeling zal leiden tot een verdere vereenvoudiging en bespoediging van besluitvormingsprocedures met betrekking tot aanpassingen van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en landelijke railwegen.

Op de tweede evaluatie van de Tracéwet – ook dit in antwoord op een vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie – is bij het ontwerpen van het wetsvoorstel niet vooruitgelopen. Juist onder invloed van de problematiek die aan de orde is bij de spoedwet is het inzicht gegroeid dat er behoefte is een lichtere procedure voor de wijziging van hoofdwegen voor te schrijven dan voor de aanleg van hoofdwegen. Overigens is dat punt ook naar voren gekomen bij de gesprekken in het kader van de evaluatie van de Tracéwet. Weliswaar zijn in de afgelopen tijd allerlei maatregelen getroffen, gericht op versnelling van procedures, maar deze zijn naar het oordeel van het kabinet onvoldoende om de fileknelpunten daadkrachtig aan te pakken.

De leden van de CDA- en SGP-fractie vroegen of het wetsvoorstel kan worden verbreed met het oog op aanpassing van spoorinfrastructuur. De leden van de SGP-fractie vroegen voorts of dit niet ook zou kunnen gelden voor vaarwegen.

Het ligt niet in het voornemen ook te komen met een spoedwet voor versnelde aanpak van knelpunten voor het spoor. Wél zullen, mede op basis van de bevindingen bij het ontwerpen van de Spoedwet wegverbreding, structureel de procedures voor aanleg en benutting van infrastructuur worden aangepakt. Dit zal zijn beslag krijgen in de voorgenomen wijziging van de Tracéwet, welke ook ziet op hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen.

In antwoord op de vraag van de leden van de ChristenUnie naar de keuze voor een lex specialis wordt allereerst verwezen naar de uitvoerige toelichting op die keuze, zoals die is beschreven in onderdeel 3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting. In het antwoord op onderstaande vraag van de leden van de SGP-fractie wordt op deze materie nader ingegaan.

De leden van de SGP-fractie plaatsten kanttekeningen bij de keuze voor een lex specialis. Is nu werkelijk sprake van een bijzonder urgent geval, dat deze keuze rechtvaardigt? En ligt de vergelijking met de Deltawet grote rivieren wel in de rede?

Wij geven de leden van de SGP-fractie gaarne toe dat de grond voor de Deltawet grote rivieren, namelijk de hoge waterstanden met als gevolg een voor ons land acute en bedreigende noodtoestand, van een andere orde is dan de mobiliteitsproblematiek van ons land. Dat neemt echter niet weg dat het gebruik van een *lex specialis* niet is en kan zijn beperkt tot dergelijke zeer extreme situaties; ook in andere klemmende situaties kan een *lex specialis* geboden zijn. De urgentie om op korte termijn de fileproblematiek aan te pakken is van dien aard dat een bijzondere wet die ziet op een in omvang en tijd beperkt aantal knelpunten door ons dringend gewenst, ja noodzakelijk wordt geacht. De bestaande wetgeving en bestuurlijke procedures bieden onvoldoende ruimte om met spoed een oplossing te vinden voor de gesignaleerde knelpunten. In het strategisch akkoord zijn daaromtrent afspraken gemaakt. Het urgente karakter van de wet komt tot uitdrukking in de bijzondere op bespoediging gerichte procedure voor de totstandkoming van de wegaanpassingsbesluiten; die procedure grijpt evenwel minder diep in de geldende rechtstoestand in dan destijds de Deltawet grote rivieren. Ook de termijnen waren in de Deltawet grote rivieren (aanmerkelijk) strakker dan thans wordt voorgesteld. Zo is niet gekozen voor een alomvattend wegaanpassingsbesluit met terzijdestelling van bevoegdheden van andere overheden. Onze conclusie is dat een spoedwet wegverbreding niet kan worden gemist om op korte termijn infrastructurele verbeteringen aan te brengen in het hoofdwegennet ten einde daarmee de bestaande fileproblematiek, met al zijn negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en het economisch en maatschappelijk leven in ons land, te verkleinen.

Met het bovenstaande is tevens een antwoord gegeven op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks naar de motivering van deze *lex specialis*.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen voor wat betreft de keuze voor een *lex specialis* om een beschouwing van de regering over het uit 1994 daterende WRR-advies inzake de besluitvorming over grote projecten en de kabinetsreactie hierop (Kamerstukken II 1996/97, 24 690, nr. 5).

Voor de goede orde zij opgemerkt dat de nota Besluiten over grote projecten, die de reactie van het toenmalige kabinet bevat op de aanbevelingen van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) inzake de besluitvorming over grote projecten naar aanleiding van het WRR-rapport, opgenomen is in de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van 17 april 1996 (Kamerstukken II 1995–1996, 24 690, nr. 1).

In het door de leden van de fractie van de ChristenUnie genoemde Tweede Kamerstuk 24 690, nr. 5 wordt door de minister van VROM gereageerd op een tweetal rapporten (van prof. mr D.A. Lubach en prof. mr dr. E.F. ten Heuvelhof), waarmee in kaart wordt gebracht wat de voor- en nadelen zijn van de zogenaamde *lex specialis*, als juridisch kader voor de besluitvorming over grote projecten.

Duidelijk moet zijn dat bij die onderzoeken vooral gekeken is naar een *lex specialis* voor één concreet (groot) project, een HSL-wet, een Schipholwet, etc. en in mindere mate naar de *leges speciales* die zien op meerdere (soortgelijke) projecten, hetgeen het lastig maakt om vanuit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het WRR-rapport te reageren op de keuze voor een *lex specialis* voor een aantal in de bijlage bij artikel 2 van het wetsvoorstel genoemde wegprojecten.

De Deltawet grote rivieren, de Wet op de waterkering en het huidige wetsvoorstel zien immers op een bijzondere wettelijke regeling voor een bepaalde categorie van projecten en kunnen als zodanig uiteraard

beschouwd worden als *leges speciales*, maar zijn van een andere orde dan de projectwetten, waarover de WRR zijn onderzoek heeft verricht. Daarenboven geldt dat de in deze wetten opgenomen besluitvormingsprocedures veelal leunen op bestaande wetgeving. Ook de Spoedwet wegverbreding is te beschouwen als een *lex specialis* voor een bepaalde categorie van projecten.

§ 7. Nadere onderbouwing van de keuze van projecten waarop het wetsvoorstel betrekking heeft

De leden van de fracties van CDA, VVD, GroenLinks, D66, SP en SGP vroegen een gedetailleerde onderbouwing van de samenstelling van de lijst van projecten en inzicht in de criteria op basis waarvan de lijst van projecten is samengesteld.

De leden van de fractie van de SGP en van GroenLinks vroegen of kan worden toegelicht waarom de bijlage projecten bevat die niet in de filetop 50 voorkomen.

De leden van de fractie van D66 vroegen 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-, wissel-, en/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 drie categorieën van elkaar.
- Kunnen semi-permanente en tijdelijke voorzieningen in de toekomst ongedaan worden gemaakt.

De leden van de fractie van GroenLinks stelden vragen van gelijke strekking.

Bij de keuze van de projecten is oogmerk die wegen aan te pakken die op dit moment tot de grootste knelpunten van het Nederlandse wegennet worden gerekend.

Globaal zijn twee categorieën projecten te onderscheiden: a) projecten die reeds in het MIT waren opgenomen en in hoofdzaak bestaan uit het realiseren van spits- en/of plusstroken en b) projecten die tot dusver niet in het MIT zijn opgenomen. De projecten die reeds in het MIT waren opgenomen zijn op de bijlage geplaatst om reeds in gang gezette besluitvormingsprocedures te versnellen.

In onderstaand overzicht wordt gedetailleerd aangegeven tot welke categorie het project behoort en de relatie met een knelpunt uit de filetop 50. In het overzicht wordt ook aangegeven welke projecten al in het MIT waren opgenomen in antwoord op de vraag van de leden van de D66 fractie. Daarnaast worden doel en beoogd effect weergegeven.

Project	MIT/ nieuw	relatie met file top 50	Doel en beoogd effect
A9 Wijkertunnel– Badhoevedorp	MIT	3, 5 en 25	Minder files door capaciteitsuitbreiding over grotere afstand
A7 Oostbaan richting Hoorn	MIT	48	Betere afstroom in de avondspits
A12 Zoetermeer–Gouda	MIT	11 en 17	Minder files door capaciteitsuitbreiding en betere verkeersafwikkeling aansluitingen door vernieuwing aansluitingen
A12 Woerden–Gouda	MIT	24	Overgang van 4 naar 3 rijstroken verdwijnt in de spits. Files die daardoor werden veroorzaakt, verdwijnen
A12 Utrecht–Duitse grens	MIT	19 en 28	Minder files door capaciteitsuitbreiding over grotere afstand

Project	MIT/ nieuw	relatie met file top 50	Doel en beoogd effect
CRAAG (A1/A6/A9) A4/A10	MIT MIT	21, 31, 41 en 42 8	Minder files door capaciteitsuitbreiding over grotere afstand Capaciteitsuitbreiding op dit deel van de ring van Amsterdam leidt tot minder files
A27 Everdingen–Lunetten	nieuw	1 en 36	Extra capaciteit leidt tot betere doorstroming en houdt knooppunt Everdingen (A2) langer vrij van file
A28 Utrecht–Amersfoort	nieuw	29 en 35	Extra capaciteit om ring van Utrecht beter af te laten stromen en minder files op de A28
A1 Hoevelaken–Barneveld zuidbaan	nieuw	35	Extra capaciteit voor betere afstroom knooppunt Hoevelaken
A27 Utrecht Noord– knooppunt Eemnes	nieuw	44	Extra capaciteit om ring van Utrecht beter af te laten stromen en betere doorstroming op de A27
A27 Gorinchem– Noordeloos	nieuw	26	Extra capaciteit leidt tot betere doorstroming en houdt knooppunt Gorinchem (A15) langer vrij van files
A4 Leidschendam–Prins Clausplein	nieuw	Utrechtse Baan	Buffer om doorgaand verkeer op route A12 en A4 beter te laten doorstromen
A12 Prins Clausplein– Voorburg	MIT	Utrechtse Baan	Buffer om doorgaande verkeer op route A12 en A4 beter te laten doorstromen
A13 Zestienhoven–Delft Zuid	nieuw	33	Extra capaciteit leidt tot betere doorstroming tussen Zestienhoven en Delft Zuid en houdt A20 langer vrij van files
A20 Terbregseplein	nieuw	33	Buffer om verkeer richting A16 langer filevrij door te laten stromen
A8/A10 buffer Coenplein	nieuw	7	Buffer om het verkeer op de ring Amsterdam beter te laten doorstromen
A1 buffer Watergraafsmeer	nieuw	6	Buffer om het verkeer op de ring Amsterdam beter te laten doorstromen
A50/A1 Valburg–Arnhem– Deventer	nieuw	Beter bereikbaar KAN	Extra capaciteit leidt tot betere doorstroming en houdt de samenloop van de A12 en de A50 tussen Grijsoord en Waterberg langer vrij van files
A2 Den Bosch–Eindhoven	MIT	47	Capaciteitsuitbreiding leidt tot een vermindering van de files
Tangenten Eindhoven	MIT	37 en 40	Capaciteitsuitbreiding waardoor een gelijkmatiger doorstroming van het verkeer ontstaat en daardoor minder files

In antwoord op de vraag betreffende het bedrag per project en op de vraag hoeveel effectiever het verkeerssysteem per project wordt en hoe dat gemeten kan worden, kunnen wij meedelen dat in dit stadium de gegevens ontbreken om dit op projectniveau te kunnen aangeven.

De keuze voor spits-, plus-, wissel-, en/of bufferstrook is, naast het aspect van de filebestrijding, voor een belangrijk deel bepaald door de beschikbare ruimte in verkeerstechnisch opzicht.

In antwoord op de vraag wat doorslaggevend is geweest bij de selectie van projecten: haalbaarheid, betaalbaarheid of effectiviteit kan worden opgemerkt dat het een combinatie van bovenstaande aspecten is geweest.

Omtrent het onderscheid tussen projecten van structurele aard, semi-permanente aard en de tijdelijke projecten merken wij op dat dit punt in hoofdstuk 8 aan de orde komt.

De leden van de VVD-fractie vroegen in hoeverre er overlap is tussen de spitsstroken die in de spoedwet worden genoemd en de eerder door de vorige minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigde aanleg van spitsstroken. Zij vroegen waarin de toegevoegde waarde van de spoedwet zit ten opzichte van de eerdere plannen.

De plannen van de vorige minister voor de aanleg van 15 extra spitsstroken betroffen de benuttingsprojecten zoals die in hoofdzaak in bijlage-onderdeel A van het wetsvoorstel zijn opgenomen. De toegevoegde waarde van de spoedwet is dat deze projecten nu versneld kunnen worden gerealiseerd. Verder heeft de spoedwet als toegevoegde waarde dat er andere projecten (bijlage-onderdelen B en C) ook versneld kunnen worden gerealiseerd. Dit gezamenlijk pakket leidt tot een structureel betere kwaliteit van het hoofdwegennet.

De leden van de fractie van de VVD vroegen of de minister in een bijlage de afname van het aantal voertuigverliesuren en de te verwachten gemiddelde snelheid per project kan aangeven. Ook de leden van de fractie van GroenLinks stelden een vraag van gelijke strekking.

Op dit moment is het niet mogelijk om deze gegevens op projectniveau te verstrekken. De kwantificering zal op basis van modelberekeningen bij het ontwerp-wegaanpassingsbesluit worden geleverd.

§ 8. Effecten van de voorgestelde projecten

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar de gevolgen voor het onderliggend wegennet en met name de op- en afritten. Ook de leden van de GroenLinks-fractie vroegen hoe de regering gaat voorkomen dat er door capaciteitsvergroting op de hoofdwegen meer aanbod komt op het onderliggend wegennet en er dientengevolge knelpunten ontstaan op provinciale en gemeentelijke wegen.

Bij de selectie en afbakening van de projecten is ook gekeken naar de relatie met het onderliggend wegennet. In het algemeen is de verwachting dat verkeer dat nu uitwijkt naar het onderliggend wegennet als gevolg van de files straks niet langer zal uitwijken. Daar waar dat zal leiden tot extra grote verkeersstromen op opritten kan bijvoorbeeld toeritdosering helpen bij een soepeler instroom. Bij afritten kan een grotere stroom verwerkt worden door bijvoorbeeld aanpassing van een verkeerslichtenregeling.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd of het niet mogelijk is om reeds bij de totstandkoming van de Spoedwet wegverbreding – en niet pas bij de totstandkoming van het wegaanpassingsbesluit – een inventarisatie van risico's in beeld te brengen. Voorts stelden zij de vraag of de verwachting terecht is dat op sommige trajecten en op bepaalde tijden het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mogelijk zal zijn.

Het is niet mogelijk om in de fase van de totstandbrenging van de wettelijke regeling, de risico's per project – samenhangend met elk tracé – al in beeld te brengen, omdat het om specifieke gevallen gaat, waarbij soms een gedetailleerde risicoberekening noodzakelijk is op basis van de meest recente gegevens. Een dergelijke benadering gaat ook voorbij aan de functie van de wet in het geheel van de overheidsbesluitvorming. De voorgestelde procedure is vergelijkbaar met de procedure die gehanteerd wordt bij het nemen van tracébesluiten. Pas in dat kader komen onder andere milieu- en veiligheidsaspecten aan de orde.

De uitgesproken verwachting dat vervoer van gevaarlijke stoffen soms niet meer mogelijk zal zijn, is vooralsnog ongegrond. Beleidsuitgangspunt is en blijft dat het gehele hoofdwegennet zodanig wordt vormgegeven en ingepast, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk blijft. Richtsnoer daarbij is de nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen uit 1996.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen op welke trajecten 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 het kabinet de analyse van dhr. P. Janse, gedaan bij de hoorzitting over de spoedwet, dat door de uitvoering van de projecten uit de bijlage, behorend bij het wetsvoorstel, in ieder geval langs de A9 bij Badhoevedorp en A12 bij Gouda, nieuwe leefbaarheidknelpunten ontstaan, zo vroegen deze leden.

Een gedetailleerd antwoord op de vraag op welke trajecten door de wegverbreding nieuwe knelpunten voor luchtkwaliteit en veiligheid

ontstaan, is niet mogelijk. Ten aanzien van geluid dient opgemerkt te worden dat in het kader van de spoedwet voor die projecten die onder A op de bijlage staan, de Wet geluidhinder van toepassing is en dat in dat kader ook geluidsmaatregelen moeten worden getroffen. Bij de projecten die onder B op de bijlage bij de spoedwet staan vermeld, geldt dat in eerste instantie onderzocht zal worden waar sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting van 70 dB(A), hetgeen overeenkomt met de definitie van knelpunt in de zin van het rapport «Knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet van april 2002». Indien hiervan sprake is, zal in het kader van het op te stellen (ontwerp-)wegaanpassingsbesluit een geluidsreducerend wegdek worden voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet gevergd kan worden. Daardoor zal een reductie van de geluidsbelasting bereikt worden ten opzichte van de huidige situatie. In het kader van het vervolgens op te stellen plan zal door middel van akoestisch onderzoek bepaald moeten worden welke geluidsmaatregelen volgens de regels van de Wet geluidhinder moeten worden getroffen. Overschrijdingen van een geluidbelasting van 70 dB(A) zijn, behoudens zeer incidentele uitzonderingen, niet toegestaan bij wegverbredingen. Vandaar dat er zich ten gevolge van de wegaanpassingsprojecten van de Spoedwet wegverbreding uiteindelijk geen nieuwe geluidsknelpunten zullen voordoen. Bestaande geluidhinderknelpunten zullen mogelijk eerder worden opgelost.

Ten aanzien van luchtkwaliteit kan het volgende worden opgemerkt. Op verzoek van gemeenten heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat informatie verzameld over de luchtkwaliteit voor die locaties langs snelwegen die potentieel een risico van overschrijding hebben in het kader van het Besluit luchtkwaliteit. De desbetreffende gemeenten maken momenteel op basis van deze knelpunten een plan van aanpak, waarin concrete maatregelen opgenomen zullen worden. Deze plannen worden in de loop van 2003 afgerond. Op basis van deze plannen levert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met gemeenten en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een bijdrage aan de oplossing van de knelpunten conform het Besluit luchtkwaliteit. Uitgangspunt daarbij is probleemoplossing in 2010 via kostenefficiënte en slimme maatregelen. Uit de publicatie van het RIVM: «Realisering EU-NO₂-normen in Nederland» wordt duidelijk dat het traject Badhoevedorp–Knooppunt Badhoevedorp–Sloten potentieel een knelpunt is voor wat betreft luchtkwaliteit.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen welke van de knelpunten uit de rapportage «knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet» met betrekking tot geluid samenvallen met de projecten in de bijlage. De leden van de fractie van GroenLinks vroegen tevens aan te geven in hoeverre het de knelpunten vanwege luchtkwaliteit en veiligheid betreft.

De trajecten uit de genoemde rapportage vallen niet geheel samen met de projecten, genoemd in de spoedwet. De projecten die in ieder geval (gedeeltelijk) samenvallen met de knelpunten in de rapportage zijn:
A9 Wijkertunnel–Badhoevedorp
A27 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes
A13 Zestienhoven–Delft Zuid
A8/A10
A2 Den Bosch–Eindhoven
De aspecten die in de rapportage «knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet» zijn beschreven komen bij de voorbereiding van het (ontwerp-)wegaanpassingsbesluit aan de orde.

De leden van de fracties van de ChristenUnie en GroenLinks vroegen tevens in hoeverre de regering beschikt over informatie met betrekking tot het aantal bewoners dat zich gehinderd of ernstig gehinderd voelt, dan wel in de slaap wordt gestoord bij geluid vanwege 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.

Wij beschikken inderdaad over recente algemene gegevens¹ over percentages gehinderden of ernstig gehinderden binnen de geluidscontouren, zoals opgenomen in onderstaande tabel.

geluidbelasting In L_{etmaal}	% hinder	% ernstige hinder	% ernstig in slaap gestoord
50	8%	3%	3%
55	14%	5%	4%
65	28%	14%	9%
70	37%	21%	12%

Specifieke gegevens per voorgesteld wegaanpassingsproject zijn echter niet te geven.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen om voor elk van de projecten aan te geven op welke delen één of meer stiltegebieden of delen van de Ecologische Hoofdstructuur op zodanige afstand zijn gelegen dat de waarde van 40 dB(A) wordt overschreden.

Dit is nu nog niet per project aan te geven. In het kader van het MER of, indien er geen m.e.r.-plicht geldt, de milieutoets wordt per project naar de gevolgen voor stiltegebieden of delen van de Ecologische Hoofdstructuur gekeken.

§ 9. Geluidhinder

Ten aanzien van de projecten die vallen onder B van de bijlage bij het wetsvoorstel vroegen de leden van de fractie van de PvdA wat er gebeurt als het plan mislukt en een nieuw besluit op basis van de Spoedwet wegverbreding nodig is en waarom de regering geen tijdsbepaling opneemt om te voorkomen dat meerdere malen op hetzelfde traject een besluit volgens de Spoedwet wegverbreding wordt genomen.

Wanneer een gedeelte van het plan door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd zou worden, zal dit gerepareerd moeten worden door middel van een nieuw plan. Een tijdsbepaling in de wet biedt geen adequate oplossing, omdat het inderdaad zo zou kunnen zijn dat het meerdere pogingen zou vergen om voor het gehele project een plan onherroepelijk te krijgen en omdat er, zolang er geen geheel onherroepelijk plan is, niet tot gehele uitvoering van geluidsmaatregelen kan worden overgegaan. Bij vertraging door vernietiging van het geluidsplan zal in eerste instantie het streven blijven de geluidsmaatregelen binnen de oorspronkelijk beoogde termijn uit te voeren. Overigens zullen de plannen net als de wegaanpassingsbesluiten dermate zorgvuldig worden voorbereid dat de kans op vernietiging gering zal zijn.

De leden van de fractie van de PvdA vroegen of het voor projecten van structurele aard voor de toepasselijkheid van het geluidhinderregime van de Tracéwet nog verschil maakt of het project m.e.r.-plichtig is of niet.

Het al dan niet m.e.r.-plichtig zijn van de te verrichten activiteit is niet bepalend voor de vraag of het geluidsregime van de Tracéwet van toepassing is. De artikelen van de Wet geluidhinder, zoals deze ook gelden in het

¹ Cijfers ontleend aan :

Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002, ISBN 92-894-3894-0,8 European Communities, 2002.

kader van de tracéwetprocedure, zijn in artikel 5, eerste lid, van het wetsvoorstel van overeenkomstige toepassing verklaard op de projecten zoals deze vermeld staan onder A van de bijlage, oftewel op de projecten van structurele aard.

De leden van de PvdA-fractie vroegen ten aanzien van de projecten van semi-structurele aard nog eens aan te geven welke mogelijkheden omwonenden hebben om bezwaar te maken tegen de extra geluidhinder als gevolg van de Spoedwet wegverbreding.

Er zijn, naast de mogelijkheid om in de voorbereidingsfase in de zgn. openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zienswijzen naar voren te brengen, twee mogelijkheden voor omwonenden om tegen de potentiële extra geluidhinder als gevolg van de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding in beroep komen. Allereerst zal een beroep tegen het wegaanpassingsbesluit kunnen worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroep kan inhouden dat men zich verzet tegen het creëren van de extra rijstrook, waarmee impliciet beroep wordt aangetekend tegen de potentiële extra geluidhinder ten gevolge van deze extra rijstrook. Bovendien kan het beroep zich ook meer specifiek richten tegen onderdelen van het wegaanpassingsbesluit, in het bijzonder tegen die onderdelen die betrekking hebben op de al dan niet toegepaste snelheidsverlaging en overlaging met een stiller wegdek.

Ten tweede kan beroep tegen het plan, waarin geluidsmaatregelen en vastgestelde geluidbelastingen zijn opgenomen, worden aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroep kan zich richten tegen één of meer van de voorgeschreven maatregelen, de hoogte van een voor de woning van de betrokkene vastgestelde geluidbelasting of de termijn van uitvoering.

De leden van de PvdA-fractie vroegen aan te geven op welke weggedeelten die onder de voorgestelde Spoedwet wegverbreding vallen de geluidbelasting zal toenemen en met welke omvang.

Op dit moment kan nog geen inzicht gegeven worden in de mate waarin de geluidbelasting zal toenemen vanwege de weggedeelten die vallen onder de spoedwet. De geluidbelasting vanwege de onder de spoedwet vallende wegvakken zal overigens ook toenemen wanneer de weg niet aangepast wordt, omdat het autoverkeer groeit en daarmee ook de geluidbelasting. Ten einde vast te kunnen stellen hoeveel de geluidbelasting daadwerkelijk toeneemt zal eerst akoestisch onderzoek gedaan moeten worden. Voor de projecten onder A van de bijlage zal dit geschieden in het kader van het wegaanpassingsbesluit. Voor de projecten onder B van de bijlage zal de toename van de geluidbelasting onderzocht worden in het kader van het op te stellen plan.

De leden van de fracties van de PvdA en GroenLinks stelden de vraag of, ingeval sprake is van een wegaanpassingsproject onder B van de bijlage waarbij de aanpassing bestaat uit een verbreding van 4 naar 6 rijstroken, binnen de hiermee samenhangende vergrote geluidszone van 400 naar 600 meter gebouwd mag worden, welke geluidsnormen dan binnen deze zone gelden en op grond van welk besluit gebouwd mag worden.

De vraag of binnen de (vergrote) geluidszone gebouwd mag worden, dient bevestigend beantwoord te worden. Immers noch het wegaanpassingsbesluit met betrekking tot de projecten onder B van de bijlage noch het plan geldt als voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het bestemmingsplan dan wel de vrijstelling op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Orde-

ning die de woonbestemming mogelijk maken, is het besluit op grond waarvan een bouwvergunning aangevraagd kan worden.

Op de nieuwbouw voor woningen langs snelwegen geldt op grond van de Wet geluidhinder, die immers slechts buiten toepassing is verklaard voorzover het het wegaanpassingsproject betreft, dat, behoudens ingeval van vervangende agrarische nieuwbouw, een maximale geluidbelasting van 55 dB(A) is toegestaan.

De leden van de fractie van de PvdA vroegen of door de Spoedwet wegverbreding het aantal te saneren woningen wordt vergroot wegens de overschrijding van de geluidsnormen.

Aangezien op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder voor sanering niet de toekomstige geluidbelasting maar de geluidbelasting op de peildatum 1 maart 1986 bepalend is, verandert er niets aan het aantal te saneren woningen. Wel kan door de hogere toekomstige geluidbelasting voor de aanwezige saneringswoningen een zwaarder maatregelenpakket noodzakelijk zijn.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding zullen echter geluidsmaatregelen worden getroffen, zodat de veronderstelling dat door de spoedwet een nieuw geluidsprobleem ontstaat onjuist is. Afhankelijk van het soort project zullen deze maatregelen echter niet allemaal onmiddellijk bij verbreding van de weg getroffen worden, maar eerst later bij uitvoering van het plan.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke artikelen van de Wet geluidhinder bepalend zijn voor het al dan niet moeten aanpassen van het bestemmingsplan en waarom voor projecten van tijdelijke en semi-permanente aard het bestemmingsplan wordt gewijzigd terwijl de Wet geluidhinder niet van toepassing is.

Bepalend voor het aanpassen van het bestemmingsplan zal zijn of een bestemmingsplan dermate gedetailleerd is dat het aantal rijstroken conform artikel 15, eerste lid onder b, van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 hierin is aangegeven. Indien het wegaanpassingsbesluit leidt tot een vergroting van het aantal rijstroken waardoor op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder van rechtswege de geldende geluidzone groter zal worden, zal een dergelijk bestemmingsplan hieraan moeten worden aangepast. Ingevolge artikel 11, achtste lid, geldt het wegaanpassingsbesluit als vrijstelling in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en is op grond van artikel 11, elfde lid, de gemeenteraad verplicht het bestemmingsplan overeenkomstig het wegaanpassingsbesluit vast te stellen of te herzien. Het zijn dus met name artikelen van de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening die bepalend zijn voor de noodzaak tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De leden van de SGP-fractie vroegen of het belang van vermindering van files zonder meer opweegt tegen de nadelen van het (deels) terzijde schuiven van de bescherming die de Wet geluidhinder biedt. De leden van de GroenLinks-fractie vroegen voorts of de regering van mening is dat er voldoende feiten aanwezig zijn op basis waarvan de bewoners terecht geconfronteerd worden met een mindere rechtsbescherming dan andere bewoners en bovendien of de regering van mening is dat dit feitencomplex per project zodanig is dat het een rechterlijke toetsing zal doorstaan.

Voor de projecten van semi-permanente aard, dat wil zeggen de projecten zoals vermeld op de bijlage onder B, zullen op langere termijn structurele

aanpassingen aan de weg worden gerealiseerd. Ten behoeve van het op korte termijn verbeteren van de doorstroming wordt voor deze projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding voorzien in het realiseren van onder meer spits-, en plusstroken. Deze aanpassingen leiden tot het openstellen van de desbetreffende extra rijstrook gedurende de spitsperiodes van de dag. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkte toename van de geluidbelasting tot gevolg.

Zoals in de memorie van toelichting (paragraaf 6) is aangegeven, is een afzonderlijk regime voor geluid opgenomen vanwege het feit dat het meenemen van vanwege geluid gemaakte afspraken uit het verleden bij de projecten onder B van de bijlage veel tijd kosten, onder meer vanwege de inventarisatie die daarvoor noodzakelijk is. Gezien de strekking van dit wetsvoorstel zou het volledig meenemen van dit geluidsaspect bovendien een onevenwichtig beslag leggen op de totaal ter beschikking staande financiële middelen. Hierbij is de relatief beperkte bijdrage aan de geluidbelasting van de wegaanpassing medebepalend geweest. Het ook voor deze projecten moeten voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder zou ertoe leiden dat, vanwege met name het rekening moeten houden met afspraken uit het verleden over de hoogte van de geluidbelasting, minder fileknelpunten kunnen worden opgelost.

Vanwege de beperkte extra optredende geluidbelasting in samenhang met de maatschappelijke noodzaak verkeersknelpunten op te lossen en vanwege het feit dat wanneer de desbetreffende wegvakken niet waren opgenomen in de lijst bij deze wet er toch al voorlopig geen vooruitzicht was op geluidsreducerende maatregelen, wordt het door het kabinet aanvaardbaar geacht om ten aanzien van deze projecten de Wet geluidhinder formeel buiten toepassing te verklaren. Het opstellen en uitvoeren van het geluidsplan heeft tot gevolg dat op termijn toch de maatregelen overeenkomstig de Wet geluidhinder worden getroffen.

Van een verminderde rechtsbescherming is geen sprake nu de toegang tot de rechter ook voor deze zaken openstaat. Voor de toetsing per project van de geluidsmaatregelen door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij de beoordeling van het plan, zal van belang zijn of sprake is van onder meer een gelijke rechtsbescherming (in de zin van vergelijkbare maatregelen) als ware de Wet geluidhinder wel van toepassing. Dit aspect is onder ogen gezien en ondervangen doordat, zoals dit ook in de memorie van toelichting is vermeld (zie de toelichting op artikel 6), het plan maatregelen bevat die gebaseerd zijn op de regels van de Wet geluidhinder, zoals die op dat moment geldt, waarbij de «stand der techniek» bepalend is.

De leden van de fractie van de SGP vroegen of met het oog op het punt van rechtsbescherming het gelijkheidsbeginsel geen geweld wordt aangedaan wanneer ten gevolge van dit wetsvoorstel op de ene snelweg een ander geluidsregime zal gelden dan op de andere snelweg.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat binnen de regels van de Wet geluidhinder, die van toepassing zijn op wegen, sprake is van een gedifferentieerd normenstelsel dat ertoe leidt dat niet iedere omwonende te maken krijgt met een gelijk beschermingsniveau. De wetgever heeft daarbij gedifferentieerd naar onderscheiden situaties die een onderscheiden behandeling vergen.

Gelijke gevallen dienen gelijk behandeld te worden en ongelijke gevallen ongelijk naar de mate van ongelijkheid. Duidelijk moge zijn dat die gevallen waarin door de totstandkoming van de spoedwet tot uitdrukking is gebracht dat daar bij voorrang maatregelen moeten worden getroffen in dat opzicht reeds verschillen van andere gevallen. In zoverre is in formele zin voldaan aan het beginsel van gelijke behandeling. Voorts is in het kader van de spoedwet een onderscheid gemaakt op basis van de

aard van het project en binnen die categorie worden gevallen gelijk behandeld. Zo wordt bij de projecten van structurele aard de Wet geluidhinder ten volle toegepast. Er is hierbij geen verschil met andere projecten van structurele aard, die bijvoorbeeld via de Tracéwet een procedure hebben gevolgd (gelijke behandeling). Voor de projecten van semi-permanente aard geldt dat in eerste instantie in die gevallen waar ook in de huidige situatie sprake is van een geluidbelasting van meer dan 70 dB(A) in het algemeen een geluidsreducerende wegdeklaag wordt aangebracht om vervolgens binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit door middel van akoestisch onderzoek te bepalen welke geluidsmaatregelen op grond van de op dat moment geldende Wet geluidhinder zullen moeten worden getroffen (objectieve rechtvaardigingsgrond bij ongelijke behandeling van een ongelijke situatie). Weliswaar is het juist dat omwonenden van wegvakken van de projecten die onder B van de bijlage staan vermeld, voor een uitgestelde bescherming in aanmerking komen. Inhoudelijk zal dit echter geen wezenlijk verschil maken, aangezien het plan zal uitgaan van maatregelen conform de regels van de Wet geluidhinder en de Wet geluidhinder alleen aanleiding tot geluidsmaatregelen geeft bij aanleg of wijziging van een weg, waardoor in feite geen sprake zal zijn van uitstel, indien een vergelijking wordt gemaakt met de situatie waarbij de weg niet zou worden aangepast in het kader van de spoedwet.

De leden van de D66-fractie stelden de vraag waarom uit de memorie van toelichting niet opgemaakt kan worden dat ook ten aanzien van geluidhinder voornemens bestaan tot een reguliere wijziging van de bestaande wet- en regelgeving.

De memorie van toelichting is primair bedoeld voor de uitleg van de betekenis van de bepalingen van de spoedwet. Niet alle relevante ontwikkelingen van belendende wetgeving hebben in de toelichting vergelijkbare aandacht gekregen. Er bestaan inderdaad voornemens om de Wet geluidhinder aan te passen. Enerzijds ter implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaai, anderzijds zal het beleid inzake de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid gefaseerd ingevoerd worden. Daarbij bestaat geen concreet voornemen een met de spoedwet overeenkomende aanpak in de Wet geluidhinder op te nemen.

De leden van de fractie van D66 kregen de indruk dat de regelgeving rond geluidhinder de belangrijkste reden is om te komen tot een *lex specialis*.

Dat is niet het geval. Er is geen geschikt wettelijk instrumentarium om de beoogde bespoediging ten aanzien van het realiseren van wegaanpassingsprojecten te bereiken. Het gaat hier met name om het versimpelen van de procedures, geconcentreerde besluitvorming en kortere termijnen. Daarnaast speelt uiteraard dat, indien de Wet geluidhinder onverkort van toepassing zou zijn, het aantal projecten onder de spoedwet beperkter moest zijn vanwege de kosten van de dan direct vereiste geluidsmaatregelen. Niet door minder geluidsmaatregelen, maar door fasering van het aanbrengen van geluidsmaatregelen kan op korte termijn een groter aantal projecten worden uitgevoerd.

De leden van de fractie van D66 vonden niet duidelijk wat nu het verschil is tussen semi-permanente en tijdelijke projecten.

Het verschil tussen projecten van semi-permanente aard (de projecten onder B van de bijlage) en projecten van tijdelijke aard (onder C van de bijlage) is als volgt.

Voor de projecten van tijdelijke aard, te weten de aanpassingen aan de Tangenten Eindhoven, is (tracé)besluitvorming over de structurele wijzi-

gingen van deze wegvakken in voorbereiding. Vooruitlopend op deze structurele aanpassing wordt via deze spoedwet mogelijk gemaakt dat ten behoeve van een spoedige realisering van in te richten spitsstroken de benodigde versnelling in de lopende procedure optreedt. Voor deze projecten wordt immers geen wegaanpassingsbesluit gemaakt omdat de voor de realisering van dit project ingezette vrijstellingsprocedure in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening reeds ver gevorderd is.

Ter voorbereiding van deze vrijstellingsprocedure is onderzocht of de wijziging in de geluidbelasting in de periode totdat in de besluitvorming over de structurele wijziging is voorzien, zou moeten leiden tot geluidsmaatregelen. Dit bleek niet het geval. Vandaar dat het ook minder bezwaarlijk is de Wet geluidhinder op deze tijdelijke situatie buiten toepassing te verklaren. In het kader van de in de toekomst te realiseren structurele wijzigingen van de wegvakken zullen geluidsmaatregelen worden getroffen.

Voor de projecten van semi-permanente aard is nog niet exact bekend wanneer structurele wijzigingen ten aanzien van de desbetreffende wegvakken zullen leiden tot nadere besluitvorming, maar het gaat hierbij om een in de tijd beperkte situatie. Vandaar dat in verband met deze projecten in het kader van deze wet reeds geluidsmaatregelen, in de zin van bronmaatregelen, op korte termijn zullen worden getroffen en voor de daarop volgende periode in een plan worden voorgeschreven.

De leden van de PvdA-fractie vroegen welke financiële middelen er zijn om de geluidhinder te reduceren, zowel reguliere als extra middelen in het kader van de spoedwet.

Voor de reguliere projecten uit het MIT is geld voor het treffen van geluidsmaatregelen gereserveerd. Dit geldt voor de projecten onder A van de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding. Voor de projecten onder B van de bijlage is nog geen geld gereserveerd in het MIT om de geluidsmaatregelen te financieren die op basis van de op grond van de wet op te stellen plannen getroffen moeten worden. De financiering hiervan moet door reserveringen in het MIT worden ingepast. In het MIT 2004 zal hierover duidelijkheid worden geboden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen om voor elk van de wegaanpassingsprojecten aan te geven op welke km-stukken in het verleden hogere waarden zijn vastgesteld, op welke afstand van de weg de desbetreffende woningen zijn gelegen en wat de vastgestelde hogere waarde voor elk van die woningen is.

Op dit moment kan geen overzicht gegeven worden van de in het verleden vastgestelde hogere waarden, van de hoogte van deze waarden voor iedere individuele woning noch van de afstand tot de weg waar de desbetreffende woningen zijn gelegen.

Zoals gebruikelijk in het kader van de Wet geluidhinder zal de inventarisatie van de hogere waarden plaatsvinden in het kader van het te verrichten akoestisch onderzoek, op basis waarvan geluidsmaatregelen worden gedimensioneerd.

De leden van de ChristenUnie vroegen bovendien om voor de wegaanpassingsprojecten aan te geven hoeveel woningen, al dan niet voorzien van een hogere waarde, de afgelopen jaren zijn gelegen binnen de «geluidsschillen» van 50–55, 55–60, 60–65, 65–70 dB(A), hoeveel gehinderden en ernstig gehinderden dit betekent en voorts bij welke km-stukken het merendeel van deze mensen woont.

Op dit moment kan deze informatie niet verstrekt worden. Het is noodzakelijk dat daarvoor akoestische berekeningen worden uitgevoerd. Deze berekeningen worden, voorzover het de projecten onder A van de bijlage betreft uitgevoerd in het kader van het te verrichten akoestisch onderzoek als voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. Voorzover het de projecten onder B van de bijlage betreft zal dit onderzocht worden in het kader van het akoestisch onderzoek ter voorbereiding van het plan.

§ 10. Luchtverontreiniging

De leden van de PvdA-fractie vroegen of regering van mening is dat de vervuiling die ontstaat als gevolg van de wegverbreding minder wordt doordat er nu vaker sprake zal zijn van doorstroming in plaats van files. Zij wilden graag een inschatting van de gevolgen voor dit milieuonderdeel.

In antwoord hierop kan worden meegedeeld dat verwacht wordt dat de Spoedwet wegverbreding een lichte toename van de CO₂- en NO_x-emissies in Nederland tot gevolg zal hebben. Lokaal kan wegverbreding leiden tot een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit. Daar staat tegenover dat een verbeterde doorstroming en de snelheidsbeperkingen bij de projecten van semi-permanente aard de gevolgen kunnen beperken. De luchtkwaliteitsnormen zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit blijven overigens onverminderd van kracht. Het spreekt voor zich dat bij een wegaanpassingsbesluit op grond van de spoedwet voor de lokale situatie toetsing aan de normstelling voor de luchtkwaliteit plaats zal vinden.

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe dit wetsvoorstel past in het beleid om de vervuiling als gevolg van de automobiliteit terug te dringen.

Bij de uitvoering van het huidige bronbeleid worden de NO₂-normen voor de luchtkwaliteit in 2010 gehaald, met uitzondering van een aantal lokale knelpunten («hotspots»). In dergelijke situaties waar het bronbeleid onvoldoende soelaas biedt, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Hierbij wordt gedacht aan verkeersmaatregelen, zoals de verlaging van maximum snelheden, het verbieden van bepaald type vrachtverkeer (die niet voldoen aan de strengste EU-normen) of maatregelen die de regelmatige doorstroming bevorderen zoals dosering via opritten. Als laatste mogelijkheid zijn infrastructurele maatregelen als het eventueel overkluizen of het plaatsen van luifels of schermen aan de orde.

Voor wat betreft het nemen van verkeersmaatregelen is er een aantal proefprojecten, waaronder Overschie. De resultaten daarvan worden midden volgend jaar verwacht. Op basis daarvan kan de effectiviteit van een aantal maatregelen worden vastgesteld.

Verkeersmaatregelen zoals regelmatige doorstroming en snelheidsverlaging hebben tevens een effect op de reductie van CO₂ en geluid. De mate hiervan moet nog worden vastgesteld.

Zoals eerder al vermeld, wordt verwacht dat de Spoedwet wegverbreding een lichte toename van de CO₂- en NO_x-emissies in Nederland tot gevolg zal hebben. Lokaal kan wegverbreding leiden tot een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit. Daar staat tegenover dat een verbeterde doorstroming en de snelheidsbeperkingen bij de projecten van semi-permanente aard de gevolgen kunnen beperken. De luchtkwaliteitsnormen zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit blijven overigens onverminderd van kracht. Het spreekt voor zich dat bij een wegaanpassingsbesluit op grond van de spoedwet voor de lokale situatie toetsing aan de normstelling voor de luchtkwaliteit plaats zal vinden.

De leden van de SGP-fractie merkten op dat de wegaanpassingen voor een groot aantal burgers extra luchtverontreiniging opleveren. De leden van de SGP-fractie vroegen om per wegaanpassing aan te geven welke consequenties er zijn voor omwonenden als het gaat om de extra uitstoot van schadelijke stoffen.

Zoals al eerder is aangegeven, wordt verwacht dat de Spoedwet wegverbreding een lichte toename van de CO₂- en NO_x-emissies in Nederland tot gevolg zal hebben. Wegverbreding kan lokaal inderdaad tot een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit leiden als gevolg van toename van het verkeersvolume en daarmee van de verkeersemisies. Daar staat tegenover dat een verbeterde doorstroming en de snelheidsbeperkingen bij de projecten van semi-permanente aard de gevolgen kunnen beperken. De luchtkwaliteitsnormen, zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit, blijven overigens onverminderd van kracht. Ook bij een wegaanpassingsbesluit op grond van de spoedwet zal voor de lokale situatie toetsing aan de normstelling voor de luchtkwaliteit plaats vinden. Bij overschrijding zullen maatregelen worden getroffen om die dreigende overschrijding te voorkomen.

Het kabinet deelt de zorg over de gezondheidsrisico's, verbonden aan blootstelling aan hoge niveaus van luchtverontreiniging. In 2003 worden maatregelen, gericht op het terugbrengen van de niveaus van luchtverontreiniging en daaraan verbonden gezondheidsrisico, uitgewerkt. Deze maatregelen zullen gepresenteerd worden in het kader van een actieprogramma ter verbetering van de situatie in de meest belaste locaties, de Nota Verkeer en emissies en het NVVP.

De leden van de SP-fractie vroegen wat het effect zal zijn op de luchtvervuiling.

Uit de publicatie van het RIVM «Milieu- en natuureffecten Strategisch akkoord» wordt duidelijk dat de uitvoering van de Spoedwet kan leiden tot een (berekende) lichte toename landelijk van de NO₂-emissie met 0,2 kton en 0,15 Mton CO₂. Tevens kan lokaal een effect optreden. Wanneer een spitsstrook dicht bij bewoonde gebieden ligt, kan de lucht- en geluidskwaliteit aldaar verslechteren. De luchtkwaliteitsnormen, opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit, blijven overigens onverminderd van kracht. Deze normstelling is gebaseerd op een Europese richtlijn voor de kwaliteit van de buitenlucht en is bedoeld om de gezondheid van bewoners te beschermen tegen schadelijke emissies van de industrie en het verkeer.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen welke verandering van de uitstoot van CO₂ en NO_x wordt veroorzaakt door de uitvoering van de projecten in bijlage 1.

Op dit moment kan nog niet aangegeven worden welke bijdrage de projecten afzonderlijk zullen leveren aan de verhoging van de uitstoot. Het betreft een eerste schatting gedaan door het RIVM op landelijk niveau. Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een projectgroep opgericht die de effecten op het milieu verder zal onderzoeken. Resultaten worden volgend jaar verwacht.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen, als de door hen genoemde cijfers over de uitstoot van CO₂ en NO_x vergelijkbaar zijn, hoe de regering zal voldoen aan de doelstellingen voor de reductie van CO₂, zoals opgenomen in het Kyoto-protocol en de Europese richtlijn luchtkwaliteit. Welke reductie zou bereikt worden met het invoeren van een gedifferentieerde kilometerheffing? Wat zou het effect zijn op de emissie van CO₂, NO_x en fijn stof als alle files in Nederland zijn opgelost, zo vroegen deze leden.

Vooropgesteld zij dat het nu niet mogelijk is om aan te geven wat de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing aan reductie van vervuilende stoffen zou geven. Dit is afhankelijk van de mate van differentiatie, het tarief, de vrijstellingen en andere elementen van de vormgeving van zo'n heffing in relatie tot andere gewijzigde omstandigheden (omvang wagenpark, capaciteit wegennet en veel meer). In het strategisch akkoord is evenwel aangegeven dat de invoering van een kilometerheffing thans niet wordt nagestreefd. Een mogelijke kilometerheffing heeft, zo blijkt ook uit eerder onderzoek, potentieel een positief effect, wat betreft CO₂ door het RIVM berekend op 1,5 Mton. Het oplossen van files zou een lichte bijdrage kunnen geven aan de reductie van de emissies van CO₂, NO_x en fijn stof. Voor beide onderwerpen is nader onderzoek vereist. Uit de publicatie van het RIVM: «Milieu- en natuureffecten Strategisch akkoord» komt naar voren dat het uitblijven van de kilometerheffing in 2010 tot 1,1 miljard kg. extra uitstoot zal leiden. Tegelijkertijd zal het openblijven van de kerncentrale in Borssele extra CO₂-uitstoot grotendeels compenseren. In de RIVM-publicatie «milieu- en natuureffecten Strategisch akkoord» staat ook vermeld dat de uitvoering van de Spoedwet kan leiden tot een (berekende) lichte toename landelijk van de NO₂-emissie met 0,2 kton en 0,15 Mton CO₂. Tevens kan lokaal een effect optreden. Wanneer een spitsstrook dicht bij bewoonde gebieden ligt, kan de lucht en geluidskwaliteit aldaar tijdelijk verslechteren. In zoverre zal het minder gemakkelijk worden om doelstellingen voor de reductie van CO₂, zoals opgenomen in het Kyoto-protocol en de Europese richtlijn luchtkwaliteit, te realiseren.

Bij de uitvoering van het huidige bronbeleid, zoals nu voorzien, zullen in 2010 de Europese normen wat betreft NO_x-emissie nagenoeg worden gehaald. Om lokale knelpuntsituaties dan te voorkomen zijn inmiddels mogelijke knelpunten geprognosticeerd.

Verkeersmaatregelen zoals regelmatige doorstroming en snelheidsverlaging hebben tevens een effect op de reductie van CO₂ en geluid. De mate hiervan moet nog worden vastgesteld.

Een inschatting van de effecten van fijn stof op de gezondheid is op dit moment nog niet mogelijk. Bij fijn stof is de meetmethode nog niet verfijnd genoeg om een directe relatie te leggen tot de gemeten hoeveelheid fijn stof en de effecten op de gezondheid. Reduceren van de concentraties tot onder de norm leidt daarbij niet automatisch tot een evenredige afname van gezondheidsrisico's.

§ 11. Maatregelen ter zake van de verkeersveiligheid

De leden van de CDA-fractie vroegen of de regering kan garanderen dat de verkeersveiligheid niet zal verminderen, mede naar aanleiding van de eerdere experimenten. Deze leden vroegen bovendien op welke trajecten de regering verlaging van de snelheid in gedachten heeft.

Op basis van de evaluatie van reeds gerealiseerde spits- en plusstroken kan worden vastgesteld dat na openstelling van de spits- of plusstrook dáár het aantal ongevallen niet is toegenomen. Realisering van spits- of plusstroken gaat altijd gepaard met flankerende maatregelen, die mede zijn ingegeven door overwegingen van verkeersveiligheid, zoals verkeerssignalering, verlaging van de maximumsnelheid en een op de locatie gericht incidentmanagement. In algemene zin geldt derhalve dat verkeersveiligheid niet alleen een belangrijke overweging en randvoorwaarde is, maar er kan ook gesteld worden dat in de praktijk de verkeersveiligheid niet negatief wordt beïnvloed door het openstellen van spits- en plusstroken. Een absolute garantie ter zake kan echter niet worden gegeven, zo moge duidelijk zijn.

Wij hebben een verlaging van de maximumsnelheid gedurende de periode van openstelling van de extra strook in gedachten voor in beginsel alle in bijlage onder B genoemde projecten. Beantwoording van de vraag of, en zo ja waar dit volgens het wettelijk stelsel in concreto niet kan worden geveegd, maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de afzonderlijke projecten, zoals tot uitdrukking komt in de (ontwerp-)weg-aanpassingsbesluiten.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn van het gebruiken van de vluchtstrook en of de regering dit kan onderbouwen met wetenschappelijk onderzoek.

De reeds gerealiseerde spitsstroken zijn geëvalueerd en deze evaluaties zijn begeleid door de Adviesdienst Verkeer & Vervoer, een specialistische dienst van Rijkswaterstaat. Over de resultaten is de Tweede Kamer bij brief van 27 februari 2001 (Kamerstukken II, 27 400 XII, nr. 58) geïnformeerd.

Uit deze evaluaties blijkt dat bij gebruikmaking van de spitsstrook er sprake is van een daling van het aantal ongevallen, afgezet tegen het aantal ongevallen in geval van een file. Als gevolg van het oplossen van de filevorming op de betreffende wegvakken, is het aantal kop-staartbotsingen sterk afgenomen. Voorlopige conclusie is dat men op het gebied van de verkeersveiligheid kan spreken van een verbeterde situatie. Dit is mede het gevolg van de extra maatregelen die getroffen zijn om de veiligheid te garanderen. Een aantal voorbeelden van deze maatregelen zijn: hoogwaardig incidentmanagement, visuele bewaking van het gehele traject, verkeerssignalering met snelheidsonderschrijdend systeem, pechhavens en, indien de situatie daartoe aanleiding geeft, ook snelheidsbeperkingen.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke maatregelen zijn genomen om de bereikbaarheid voor hulpdiensten zeker te stellen. Zijn hierover verkeersregels vastgesteld en op welke manier gaat de minister de burgers hierover informeren, zo vroegen dezelfde leden. De leden van de D66-fractie waren benieuwd hoe snel hulpdiensten ter plaatse kunnen komen indien alle stroken zijn bezet.

Voor elke spits- of plusstrook wordt een calamiteitenplan opgesteld waarin de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de communicatie naar de burger een belangrijke rol speelt. Daarnaast geldt inhoudelijk dat om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen er diverse mogelijkheden zijn. Zo kan worden gedacht aan het doorsteken vanaf parallelle wegen of aan intensivering van incidentmanagement. Hulpdiensten hebben een in het wegenverkeersrecht verankerde algemene voorrangspositie die het mogelijk maakt dat zij snel ter plekke kunnen zijn. In dit verband zij verwezen naar de artikelen 29, 50 en 91 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Die algemene regels gelden onverminderd in die gevallen waarin alle stroken zijn bezet. Zo kunnen bestuurders van dergelijke voorrangsvoertuigen bij voorbeeld met gebruikmaking van de optische en geluidssignalen door hun signalering ruimte doen vrijmaken en tussen de files doorrijden. Die situatie is in veel van de bestaande gevallen op zowel het onderliggend wegennet als het hoofdwegennet niet anders dan daar waar wegaanpassingsprojecten als bedoeld in de spoedwet zullen zijn gerealiseerd.

§ 12. Relatie overige regelgeving

De leden van de fractie van de PvdA vroegen aandacht voor de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdwegen uit 1975. Zij stelden dat de Raad van State van mening is dat deze Overeenkomst het hebben van vluchtstroken verplicht voorschrijft.

Deze verwoording van het standpunt van de Raad is echter te stellig. De Raad adviseert de voorziene openstelling van vluchtstroken gedurende de spitsstijden tegen de achtergrond van de Overeenkomst te verantwoorden. Naar mijn mening hebben wij een en ander uitvoerig uiteengezet onder punt vijf van het nader rapport. Daar is onder meer aangegeven dat uit de historie, de tekst en doel en strekking van de Overeenkomst duidelijk wordt dat voor wat betreft de artikelen uit de Overeenkomst ter zake van de richtlijnen voor het ontwerp van vluchtstroken geen sprake is van een bindende verdragsverplichting en dat Nederland derhalve niet in strijd handelt met internationale afspraken.

Overigens merken wij – ter voorkoming van misverstanden – op dat niet sprake is van een bindende richtlijn of iets dergelijks vanwege de Europese Unie, maar dat sprake is van een Overeenkomst in het kader van de Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Naast EU-landen zijn bijvoorbeeld ook landen als Azerbeidzjan, Belarus, Bosnië en Herzegovina, Kroatië, Kazachstan, Letland, Slovenië etc. partij bij deze Overeenkomst. Het centrale doel van de Overeenkomst is – blijkens de preambule – het internationale wegverkeer in Europa te vergemakkelijken en te verbeteren. Bij het aanleggen en aanpassen van wegen dienen partijen «binnen het kader van hun nationale programma's» (artikel 1 van de Overeenkomst) rekening te houden met de richtlijnen, opgenomen in de Overeenkomst.

Ik hecht eraan nogmaals te benadrukken dat het gebruik van vluchtstroken als spitsstroken, zeker gezien de daarmee gepaard gaande aanvullende maatregelen ter zake van de verkeersveiligheid, ook in de geest van de Overeenkomst is. Het doel van die Overeenkomst is immers het vergemakkelijken van het internationale wegverkeer, waarbij de goede doorstroming en de verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen. Beide aspecten worden met het gebruik van spitsstroken bevorderd. Overigens kent men in Duitsland vergelijkbare buitenwerkingstellingen van vluchtstroken. De aldaar gehanteerde bebording boven de wegvakken om gebruik te kunnen maken van een vluchtstrook als spitsstrook heeft als voorbeeld gediend voor de op handen zijnde wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Deze wijziging hangt samen met het onderhavige voorstel van Spoedwet wegverbreding.

De leden van de PvdA-fractie en de leden van de fractie van de Christen-Unie vroegen welke onderdelen van de Tracéwet in het onderhavige wetsvoorstel niet worden toegepast en welke wel.

Weliswaar is het stelsel van geconcentreerde besluitvorming rechtstreeks ontleend aan dat van de Wet op de waterkering, toch zijn vele elementen van het onderhavige wetsvoorstel ook overeenkomstig het systeem van de Tracéwet. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het merendeel van de projecten die onder het onderhavige wetsvoorstel vallen niet de tracéwetprocedure zouden moeten doorlopen indien het onderhavige wetsvoorstel er niet zou zijn.

Tussen het onderhavige wetsvoorstel en de Tracéwet is er in hoge mate overeenkomst ten aanzien van de eisen en de rechtsgevolgen met betrek-

king tot het primaire besluit (tracébesluit en wegaanpassingsbesluit). De overeenkomst is er ook met betrekking tot het stelsel van rechtsbescherming.

De verschillen zijn gelegen in de omstandigheid dat de spoedwet meer gericht is op bespoediging dan de Tracéwet. Dit laatste betekent dat er wettelijk minder fasen worden onderscheiden dan in de Tracéwet.

De tracéwetprocedure bestaat uit zeven fasen:

- 1) de aanvangsbeslissing (artikel 2a Tw)
- 2) de startnotitie (artikel 3 Tw)
- 3) de trajectnota/milieu-effectrapport (artikel 4 Tw)
- 4) het standpunt (artikel 9 Tw)
- 5) het ontwerp-tracébesluit (artikel 11 Tw)
- 6) het tracébesluit (artikel 15 Tw)
- 7) de uitvoeringsbesluiten (artikel 20 Tw).

De spoedwetprocedure bestaat uit 3 fasen:

- 1) ontwerp-wegaanpassingsbesluit (artikel 7 jo, 4 van het wetsvoorstel)
- 2) wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten (artikel 9 van het wetsvoorstel)
- 3) (voor bijlage B-projecten) plan (artikel 6).

In de gevallen dat voor een spoedwetproject ook een m.e.r.-procedure wordt gevolgd zal de eerste fase worden voorafgegaan door een startnotitie en zal het MER samen met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage worden gelegd.

De onderdelen van de Tracéwet die komen te vervallen, zijn dus de aanvangsbeslissing, de trajectnota, het standpunt en de aparte uitvoeringsfase. In geval er geen m.e.r.-procedure wordt gevoerd, vervalt bovendien de startnotitiefase.

Daartegenover staat dat, anders dan de Tracéwet, het project op formeel wetsniveau is bepaald. Wat betreft dit laatste kan worden gezegd dat de bijlage het «standpunt» van regering en parlement behelst, dat vervolgens moet worden uitgewerkt tot ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

Een verschil met de Tracéwet is ook dat er in de spoedwet sprake is van parallelle besluitvorming en parallelle rechtsbescherming met betrekking tot wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten.

Voor nadere motivering van vorenstaande afwijkingen en de noodzaak van een lex specialis wordt ten slotte verwezen naar de memorie van toelichting (onderdelen 1.2, 3 en 4).

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen voorts of de aspecten die in de trajectnota aan de orde zijn in de systematiek van de spoedwet achterwege blijven.

Voor de goede orde wordt allereerst opgemerkt dat lang niet alle projecten uit de spoedwet op basis van de Tracéwet zouden worden gerealiseerd indien de spoedwet er niet zou zijn. Voor het merendeel van de projecten zou de tracéwetprocedure niet van toepassing zijn omdat deze projecten niet voldoen aan de criteria van artikel 2 van de Tracéwet. De Tracéwet zou slechts van toepassing zijn op de projecten van bijlage A en op enkele projecten van bijlage B.

In het kader van een zorgvuldige voorbereiding dient daar waar de m.e.r.-plicht van toepassing is, de m.e.r.-procedure te worden gevolgd ter voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

De omstandigheid dat de tracéwetprocedure niet van toepassing is, betekent niet dat er sprake is van geheel andere eisen dan die gesteld worden aan tracébesluiten. Zo is artikel 4 van het wetsvoorstel in essentie ontleend aan de Tracéwet. Net als in de Tracéwet geldt dat het wegaanpassingsbesluit een integraal besluit is, dat ingevolge artikel 4,

eerste lid, een beschrijving van de gevolgen van het project moet bevatten voor de daarbij betrokken belangen en van de wijze waarop met die belangen rekening is gehouden. Dit stelt hoge eisen aan motivering en zorgvuldigheid, hetgeen door de bestuursrechter wordt getoetst. In verband met het vorenstaande zal de toelichting op het (ontwerp)weg-aanpassingsbesluit dan ook allerlei zaken moeten bevatten, die in een trajectnota beschreven worden. Genoemd kan worden een uiteenzetting van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoerbehoefden. De keuze voor de gekozen oplossing zal, gelet op het motiveringsbeginsel, altijd voldoende gemotiveerd moeten worden, waarbij aandacht wordt besteed aan de vraag waarom andere mogelijke oplossingen niet worden gevolgd.

De leden van de fractie van D66 en van de VVD hebben de vraag gesteld waarom de verschillende stroken niet gedefinieerd zijn in de wet.

Gemeld kan worden dat er een aanpassing van het RVV 1990 in voorbereiding is waarbij een definitie wordt gegeven van een spitsstrook en waarbij de definitie van vluchtstrook aangepast wordt. Tevens worden in bijlage 1 bij het RVV 1990 borden opgenomen die de openstelling van de spitsstrook, het naderend einde van de spitsstrook en het einde van de spitsstrook aangeven.

Opneming van een definitie van de termen bufferstrook, wisselstrook en plusstrook in regelgeving is niet nodig omdat het hier om rijstroken gaat en de gebruikte termen alleen zijn bedoeld als termen die vanuit verkeers-technisch oogpunt aangeven hoe een rijstrook wordt vormgegeven.

Leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld of er in regelgeving, anders dan in het RVV 1990, definities van een vluchtstrook en rijstrook zijn opgenomen. Tevens vroegen zij of een vluchtstrook opgevat kan worden als rijstrook voor noodgevallen, gezien het feit dat vluchtstroken breed genoeg zijn voor voertuigen met meer dan twee wielen. Voorts vroegen zij waarom er voor gekozen is om een spitsstrook te beschouwen als een rijstrook. Zou het niet mogelijk zijn, zo stelden zij, om een spitsstrook te definiëren als 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»?

Enkel in het RVV 1990 zijn definities van een vluchtstrook en rijstrook opgenomen.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om een onderscheid te blijven maken tussen een strook bestemd om continu bereden te worden (rijstrook) en een strook welke in principe bestemd blijft enkel voor noodgevallen (vluchtstrook). Met het oog hierop zal in de vornoemde aanpassing van het RVV 1990 een definitie van spitsstrook wordt opgenomen en de definitie van vluchtstrook wordt aangepast. De definitie van de vluchtstrook zal, na de inwerkintreding van vornoemde aanpassing, als volgt gaan luiden: «door een doorgetrokken (of onderbroken) streep van de rijbaan van de autosnelweg of autoweg afgescheiden weggedeelte, dat bestemd is voor gebruik in noodgevallen, behoudens voor de duur van de openstelling als spitsstrook». In dat geval is na openstelling van spitsstrook (en voor de duur daarvan) de vluchtstrook rijstrook geworden.

De leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld of het – met het oog op het verkorten van alle juridische procedures – niet mogelijk zou zijn om artikel 43 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 zodanig aan te passen dat rijden op de vluchtstrook op bepaalde vakken en bij grote drukte is toegestaan.

De leden van de VVD-fractie vroegen terecht aandacht voor wijziging van het RVV 1990. Een dergelijke wijziging is reeds in voorbereiding en zal vóór het onherroepelijk worden van de wegaanpassingsbesluiten in werking zijn getreden. Hiertoe zal onder meer artikel 76 van het RVV 1990 worden aangepast. Aanpassing van artikel 43, derde lid, van het RVV 1990, is niet nodig omdat door de beoogde wijziging van het RVV 1990 de vluchtstrook als spitsstrook kan worden opengesteld en in dat geval voor de duur van de openstelling niet langer te beschouwen is als vluchtstrook maar als rijstrook.

Voor het oplossen van fileknelpunten kan niet worden volstaan met voornoemde wijziging van het RVV 1990. Behoeftte blijft bestaan aan een wettelijke regeling, gericht op het versnellen van procedures met betrekking tot de aanpassing van wegen.

De leden van de VVD-fractie hebben nog gevraagd naar het thans reeds geldende juridisch kader voor het in drukke tijden door bussen rijden op de vluchtstrook.

Deze kwestie is geregeld in het RVV 1990. In dat besluit zijn in artikel 1 onder meer de begrippen autobus, busbaan, busstrook en lijnbus gedefinieerd. Op grond van artikel 73 kunnen door middel van rijstrooklichten de woorden BUS of LIJNBUS aangeduid worden, hetgeen als consequentie heeft dat slechts bestuurders van een autobus of lijnbus van die rijstrook gebruik mogen maken. Eenzelfde aanduiding BUS of LIJNBUS kan op grond van artikel 83 ook plaatshebben op het wegdek. Op die manier wordt juridisch gezien de vluchtstrook een busbaan. Een analoge toepassing voor auto's (en ander verkeer) wordt mogelijk gemaakt door voornoemde wijziging van het RVV 1990.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen naar de relatie tussen het wetsvoorstel en de herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de regeling inzake de rijksprojectenprocedure en het MIT-spelregelkader. Ook de leden van de fractie van de PvdA vroegen waarom niet is gekozen voor de rijksprojectenprocedure.

Het wetsvoorstel, inhoudende een integrale herziening van de WRO, dat nog bij de Tweede Kamer moet worden ingediend, heeft geen relatie met het onderhavige wetsvoorstel. Hetzelfde geldt ten aanzien van het wetsvoorstel met betrekking tot een rijksprojectenprocedure, dat in oktober door de Tweede Kamer is aanvaard. Er is evenmin een verband tussen het wetsvoorstel en het nieuwe MIT-spelregelkader. Zoals in de memorie van toelichting is opgemerkt, gaat het bij de onderhavige projecten om niet in het MIT opgenomen projecten of om projecten die wél in het MIT waren opgenomen, maar die, nu zij onder het onderhavige wetsvoorstel vallen, niet langer de MIT-procedure doorlopen van verkenningen-planstudie-realisatie en die evenmin worden beheerst door andere procedures in het kader van het MIT.

De leden van de D66-fractie vroegen waarom een definitie van het begrip «spits» ontbreekt in de wet. Kan hierin worden voorzien? Tevens wordt gevraagd waarom bij plusstroken buiten de spits ook sprake moet zijn van versmalde rijstroken.

Het woord «spits» is niet gedefinieerd omdat dat begrip in het wetsvoorstel niet voorkomt.

In tegenstelling tot de spitsstrook wordt bij de plusstrook de bestaande wegverharding opnieuw ingedeeld door de belijning aan te passen. Deze

aanpassing is om technische reden van permanente aard. Dit heeft tot gevolg dat alle rijstroken na aanpassing tot plusstrook permanent smaller blijven.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen om een uitputtend overzicht van de mogelijk benodigde vergunningen en ontheffingen die van toepassing kunnen zijn bij de aanleg van een strook.

De voor de aanleg van de strook benodigde vergunningen en ontheffingen hangen sterk af van het concrete wegaanpassingsproject. Zonder nu een geheel uitputtend overzicht te kunnen bieden, valt in ieder geval te denken aan vergunningen en andere besluiten op grond van:

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

In dit stadium merken wij nog op dat een zo volledig mogelijk overzicht per wegaanpassingsproject pas mogelijk is wanneer de voorbereidingen van de wegaanpassingsbesluiten in een vergevorderd stadium zijn. Aan de regionale directies van Rijkswaterstaat is opgedragen om voor de nu in de bijlage genoemde wegaanpassingsprojecten een inventarisatie van de specifiek benodigde vergunningen en dergelijke te maken. Daartoe wordt ook overleg gevoerd met de decentrale overheden die als bevoegd gezag optreden.

De leden van de CDA-fractie vroegen of de regering bereid is de openstelling van spits/plusstroken af te stemmen op de verkeersdrukke in plaats van vaste tijden te hanteren voor elke strook. De leden van de VVD-fractie stelden dat de mogelijkheid spitsstroken open te stellen niet afhankelijk mag zijn van een vast tijdstip maar van de drukke op de weg. Tevens vroegen de leden van de VVD-fractie op welke manier dit is geregeld in de wet.

Het is inderdaad niet zo dat het openstellen van de spitsstrook gekoppeld is aan een vast tijdstip. De spitsstroken en de plusstroken zullen worden opengesteld gedurende de periode waarin het verkeersaanbod boven de 80 procent van de beschikbare capaciteit komt. Dit zal alleen geschieden indien dit volgens de netwerkbeheerder noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling. In de praktijk zal dit betekenen dat de stroken voornamelijk open zullen zijn gedurende de ochtend- en de avondspits en incidenteel in de periode daarbuiten. Het moment van openstellen van spits- en plusstroken zal dus flexibel zijn.

§ 13. Overige punten

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen hoe reëel de kans is dat in de voorbereidingsfase van de Europese aanbestedingsprocedures verwachtingen worden gewekt, die niet kunnen worden waargemaakt en om die reden tot schadeclaims leiden.

Met het opstarten van een Europese aanbesteding tijdens de voorbereidingsfase wordt niet bedoeld het reeds benaderen van de markt. Er wordt meer gedacht aan de interne voorbereidingen binnen Rijkswaterstaat zelf. Zaken als bijvoorbeeld het voorbereiden van het bestek, nadenken over de contractsvorm of uitzoeken of de Europese aanbestedingsregels van toepassing zijn, hoeven niet te wachten tot de besluitvorming is afgerond. Met deze voorbereidingshandelingen worden geen verwachtingen gewekt die tot schadeclaims kunnen leiden.

De leden van de SP-fractie vroegen of er nog een tussentijdse evaluatie van de wet komt.

In de toelichting is gezegd dat het in het voornemen ligt om de Tweede Kamer periodiek voortgangsrapportages toe te zenden, vanaf juli 2004. Daarnaast wordt binnen 3 jaar na de inwerkingtreding van de wet een evaluatierapport uitgebracht aan het parlement.

De leden van de GroenLinks-fractie stelden de vraag of een rechter, ingeval van beroep tegen het wegaanpassingsbesluit, kan besluiten dat een project onterecht in de bijlage bij de wet is opgenomen. Op welke manier kan worden gewaarborgd met rechterlijke toets, dat een project niet in strijd is met het Europees recht, bij voorbeeld het Europees natuurbeschermingsrecht, dat een dwingende alternatieventoets voorschrijft. Als blijkt dat een project niet voldoet aan Europese regelgeving, zo vroegen deze leden, bestaat dan de mogelijkheid dat een project alsnog in zijn geheel niet wordt uitgevoerd?

In antwoord op deze vraag merken wij allereerst op dat de omvang van de rechterlijke toets niet is beperkt. De rechter, in casu de bestuursrechter, heeft tot taak het besluit (het wegaanpassingsbesluit) waartegen beroep is ingesteld, aan een volledige rechtmatigheidstoets te onderwerpen. Onderdeel daarvan is ook een toetsing aan Europees en ander internationaal recht.

De besluitvorming over het plaatsen van een project op de bijlage is aan de wetgever, waarbij ook de wetgever is gebonden aan de normen van internationaal recht. Dat recht verzet zich niet tegen het tot stand brengen van een spoedwet die ziet op een limitatieve lijst van bij voorrang te realiseren wegaanpassingen waarbij de aard van het project wettelijk is vastgelegd. Zoals gezegd, plaatsing op de bijlage bij de wet onder aanduiding van de aard van het project verhindert in geen enkel opzicht om in die gevallen waarin dat is voorgeschreven, te onderzoeken of er «bevredigende alternatieven» zijn die niet leiden tot aantasting van de beschermde natuurwaarden. In het licht van het vorenstaande zien wij geen aanleiding om te menen dat de rechter zal treden in een beoordeling van deze wet in formele zin in het algemeen noch ten aanzien van de bijlage.

In het vorenstaande van deze nota hebben wij reeds geantwoord op de specifieke vraag van deze leden naar de overeenstemming met het Europees (natuurbeschermings)recht op het punt van de zgn. alternatieven-toets.

De vraag naar de waarborging van overeenstemming met het Europees recht beantwoorden wij als volgt. De Nederlandse overheid is in al haar hoedanigheden op grond van het Europees recht (beginsel van gemeenschapstrouw) gehouden tot een juiste toepassing van het Europees recht; deze verplichting geldt voor de wetgever, het bestuur en de rechter.

De wetgevingsprocedure is met tal van waarborgen omkleed. Zo toetst in de wetgevingsprocedure de Raad van State uitdrukkelijk aan het Europees recht. Bij dit wetsvoorstel is de Raad niet tot het oordeel gekomen dat het voorliggende wetsvoorstel de toets aan het Europees recht niet zou kunnen doorstaan.

Ook het bestuur is bij het tot stand brengen van de wegaanpassingsbesluiten en andere besluiten gehouden het Europees recht toe te passen. Dit wetsvoorstel schrijft nadrukkelijk voor dat in het desbetreffende wegaanpassingsbesluit in concreto aandacht wordt besteed aan de ter zake geldende richtlijnen van de Europese Unie (zie artikel 4, eerste lid, onderdeel d). Bij de voorbereiding van de (ontwerp-)wegaanpassingsbesluiten door de vijf betrokken regionale directies van Rijkswaterstaat is voorzien in adequate juridische begeleiding. In lijn met de geldende kwaliteitseisen voor de juridische functie kan daarbij ook een beroep worden gedaan op de juridische deskundigheid van de bestuurskern van het ministerie en bestaat ook de mogelijkheid van een second opinion. Deze waarborgen sluiten echter niet uit dat in een bepaald geval de rechter als onafhankelijk overheidsorgaan in zijn uiteindelijke uitspraak tot een ander oordeel over de overeenstemming van het desbetreffende deel van het wegaanpassingsbesluit kan komen, in welk geval het desbetreffende onderdeel van het besluit kan worden vernietigd. Na vernietiging blijft overigens de mogelijkheid bestaan om een nieuw besluit te nemen dat anders dan het vernietigde besluit wél in overeenstemming met het natuurbeschermingsrecht is.

Mocht na een rechterlijke uitspraak strekkende tot algehele vernietiging van het wegaanpassingsbesluit onverhoopt blijken dat het onmogelijk is voor een project in zijn geheel een nieuw wegaanpassingsbesluit op te stellen dat in overeenstemming is met het recht, in het bijzonder het Europees recht, dan zal dat project in zijn geheel uiteindelijk niet kunnen worden uitgevoerd. Gelet op de aanwezigheid van een adequate (juridi-

sche) borging van de besluitvormingsprocedure menen wij evenwel dat een dergelijke situatie zeer uitzonderlijk, en hopelijk uitgesloten, zal zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen of de spoedwet niet in strijd is met de MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl (VNS).

Daarvan is geen sprake, zo luidt ons antwoord. VNS is een interne werkwijze zonder wettelijke status ten behoeve van de tracéwetprocedure.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen of de rechter gezien de exact geformuleerde kilometrering in de bijlage slechts zou kunnen oordelen over het project als geheel.

Dat is niet het geval, zo merken wij op; het is aan de rechter om bij de toetsing van een hem in beroep voorgelegd besluit de reikwijdte van de toetsing aan het recht vast te stellen. Wij beogen geenszins om te treden in de bevoegdheid van de rechter ter zake om zijn toetsing al dan niet uitsluitend te richten op het volledige besluit. Integendeel, er doen zich vele omstandigheden voor waarin de rechter zich zal kunnen beperken tot een toetsing van een deel van het voorliggende besluit. Anders dan deze leden menen, is er niet uitsluitend de mogelijkheid van een volledige vernietiging door de rechter van een wegaanpassingsbesluit. Van het algemene bestuurs(proces)recht dat van toepassing is op de behandeling van het beroep door de Afdeling bestuursrechtspraak, wordt niet afgeweken. De Algemene wet bestuursrecht bepaalt in artikel 8:72 welke gevolgen de rechter aan de gegrondverklaring van het beroep verbindt. Dat kan naast een gehele ook een gedeeltelijke vernietiging of ook een in de plaatstreding dan wel een gedeekte verklaring van de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit zijn. Het is zeer wel denkbaar dat de rechter in zijn uitspraak slechts tot een gedeeltelijke vernietiging komt. Met de leden van de fractie van GroenLinks zijn wij van oordeel dat de bijlage bij de wet de grenzen aangeeft waarbinnen een wegaanpassingsproject kan worden gerealiseerd. Aanvulling van de wet op dit punt is niet nodig, omdat dit limitatieve karakter van de wet reeds voortvloeit uit het wettelijk stelsel zoals verankerd in artikel 2 in samenhang met de bijlage.

De leden van de fractie van GroenLinks informeerden naar de beweegredenen voor het niet regelen van een medebeslissingsrecht van de Minister van VROM bij het wegaanpassingsbesluit.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is indringend bezien of het nodig is dat het wegaanpassingsbesluit ook mede wordt genomen door de Minister van VROM. Na ampele overweging is uiteindelijk door de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en VROM besloten om daarvan af te zien. Hoofdmotief daarbij is geweest dat de wet in de bijlage voorziet in een duidelijke aanduiding van de projecten, waarmee de ruimtelijke implicaties voorzover het de lokatiekeuze betreft gegeven zijn. Daarnaast bevat de wet een aantal specifieke eisen ten aanzien van van groot belang zijnde milieu-aspecten, zoals snelheidsverlaging (artikel 4, eerste lid, onderdeel e), toepassing van geluidsreducerende wegdekklagen (artikel 6, vierde lid), de vaststelling van een plan voor geluidsmaatregelen per project (artikel 6, vijfde lid) en enkele specifieke bepalingen ten aanzien van de (uitgestelde) toepassing van de Wet geluidhinder (artikelen 5 en 6). Daarnaast is het zo dat in de voorbereidingsfase van de wegaanpassingsbesluiten op relevante aspecten regulier ambtelijk overleg tussen Verkeer en Waterstaat en VROM zal plaatsvinden. Tegen de achtergrond van deze overwegingen meenden wij dat het niet verantwoord is om de besluitvormingsprocedure te verzwaren met een extra formeel beslissingsmoment door ook de Minister van VROM aan te merken als bevoegd gezag.

De leden van de fractie van de ChristenUnie veronderstelden dat de maatregelen, genoemd op pagina 5 van de memorie van toelichting, voor beide categorieën gelden. Verder merkten zij op dat de verwijzing op dezelfde pagina naar artikel 19 van het wetsvoorstel niet juist is, maar dat naar artikel 18 van het wetsvoorstel moet verwijzen.

Beide veronderstellingen zijn juist. In beide categorieën wegaanpassingsprojecten kunnen de op pagina 5 van de memorie van toelichting genoemde maatregelen worden toegepast indien daar aanleiding voor bestaat. De verwijzing naar artikel 19 van het wetsvoorstel is inderdaad niet correct; dit moet artikel 18 zijn.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen of de op pagina 7 genoemde opsomming van te beschrijven milieugevolgen een uitputtende opsomming betreft. Aansluitend vroegen dezelfde leden of kan worden aangegeven welke wet- en regelgeving voor de verschillende wegaanpassingsprojecten van toepassing is.

In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat in ieder geval de daar aangegeven milieugevolgen moeten worden beschreven. Hieruit blijkt reeds dat de opsomming niet limitatief beoogt te zijn. Per wegaanpassingsproject zal moeten worden beoordeeld of deze opsomming aanvulling behoeft.

Over de van toepassing zijnde wet- en regelgeving kan worden gemeld dat alle wettelijke regelingen van toepassing zijn voorzover het wetsvoorstel deze niet buiten werking stelt of anderszins aanpast.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe breed de vluchtstroken zijn op tracés waar spitsstroken zijn gepland en hoe breed deze volgens de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen moeten zijn.

Een standaardvluchtstrook volgens de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) is 3,50 meter breed. Niet alle autosnelwegen in Nederland voldoen hier op dit moment aan. Het ontwerpen van een passend dwarsprofiel en de keuze tussen een plus- of een spitsstrook zijn dan ook steeds maatwerk.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe breed een vluchtstrook, bufferstrook en wisselstrook minimaal zullen worden en welke richtlijnen hieraan ten grondslag liggen.

De breedte van vlucht-, plus-, spits- en bufferstroken is steeds maatwerk. Als richtlijn wordt een strookbreedte tussen 3,50 en 3,25 meter gehanteerd.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen hoe het is te rijmen met de benadering van het «leegtrekken van de ringen» dat er spitsstroken worden aangelegd in de richting van de ringen rond de steden.

Bij spitsstroken in de richting van de ringen, zoals het geval is bij de A2 Den Bosch–Eindhoven, is of wordt ook extra capaciteit gerealiseerd op de ringen. De aansluiting van de uitbreiding van de A12 op de ring van Utrecht zal overeenkomstig het op basis van de Tracéwet bepaalde standpunt dusdanig worden vorm gegeven dat de verbeterde doorstroming in de richting van de ring niet tot problemen zal leiden bij de afwikkeling van het verkeer.

De leden van de SGP-fractie vroegen de regering om een beoordeling 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 en of deze planvorming naar het oordeel van de regering landelijke navolging verdient.

Wij zijn ingenomen met de initiatieven die ontwikkeld zijn in de KAN-regio; Rijkswaterstaat zal namens het rijk participeren in soortgelijke initiatieven als die in andere regio's worden ontwikkeld. In de regio-KAN hebben het kaderwetgebied, de provincie en Rijkswaterstaat namens het rijk gezamenlijk een plan gepresenteerd om de verkeersproblemen in de regio aan te pakken. Door middel van verkeersmanagement en betere benutting van de bestaande wegen moet het wegennet in de regio betrouwbaarder worden en de bereikbaarheid verbeteren. De onderdelen van het hoofdwegen in de regio, A12, A50, A15 vormen daarin een essentiële schakel. Om deze draaischijf beter te laten functioneren is in de spoedwet een pakket met maatregelen opgenomen onder de kop A50/A1 Valburg–Heteren/Arnhem–Deventer, dat recht doet aan het plan Beter Bereikbaar KAN en past in de Beleidsvisie benutting.

§ 14. Artikelsgewijze deel

Artikel 2

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen hoe dit artikel zich verhoudt tot de passage uit het strategisch akkoord dat «niet ongebreideld aan de behoefte van mobiliteit kan worden tegemoet gekomen». Kan worden aangegeven in welke gevallen dit (in de woorden van deze leden aangeduide) beginsel prevaleert boven de aanleg van extra asfalt ter bestrijding van files, zo vroegen deze leden.

Ons antwoord luidt dat deze bepaling naadloos aansluit bij het strategisch akkoord. Artikel 2 bevat immers in samenhang met de bijlage een limitatieve lijst van wegaanpassingsprojecten. Uit het voorliggende voorstel voor de spoedwet en uit de in de begroting genoemde projecten die in de komende vier jaar worden aangevat, vloeit voort dat het uitgangspunt zoals verwoord in het strategisch akkoord elders prevaleert.

Artikel 4

De leden van de fractie van GroenLinks wezen erop dat een in hun ogen verregaande versobering van de besluitvormingsprocedure zou leiden tot juridisering, waardoor meer belanghebbenden met succes in beroep zullen gaan.

Van een verregaande versobering van de besluitvorming is naar ons oordeel geen sprake. De besluitvormingsprocedure is weliswaar gecompliceerd, maar de belangenafweging zal ook in dat kader moeten voldoen aan alle vereisten die bij voorbeeld de Algemene wet bestuursrecht met zich brengt. In de spoedwet zelf is die belangenafweging ook expliciet tot uitdrukking gebracht in artikel 4. Met dit voorstel wordt juist gewaakt voor verdergaande juridisering door het terugdringen van besluitvormingsmomenten. Van een verhoogd beroep op de rechter zal evenmin sprake zijn, nu – zoals bekend – immers gangbaar is dat de volledige gang van inspraak en beroep wordt doorlopen bij tracébesluiten, die naar hun aard maatschappelijk omstreden zijn.

De leden van de D66-fractie wilden graag weten waarom de desbetreffende EU-richtlijnen niet expliciet in artikel 4, eerste lid, onder d, zijn genoemd. De achtergrond van een generieke aanduiding is van wetgevingstechnische en praktische aard: aldus wordt rekening gehouden met wijzigingen en aanvullingen van de ons thans voor ogen staande richtlijnen (vgl. ook par. 2.2.6 memorie van toelichting). Hiermee wordt

naar ons oordeel meer recht gedaan aan de vereiste (brede) inhoudelijke motivering van het wegaanpassingsbesluit. Een verdere detaillering van de inhoudelijke en motiveringseisen, waarnaar deze leden vroegen, staan wij niet voor. Ten eerste gelden ter zake reeds op grond van de Algemene wet bestuursrecht de algemene beginselen van zorgvuldige voorbereiding, belangenafweging en evenredigheid. Daarnaast stelt de Spoedwet wegverbreding een aantal voor het wegaanpassingsbesluit specifieke eisen. Verdergaande verfijningen passen niet goed in het bestaande kabinetsbeleid ten aanzien van een sobere en doeltreffende inrichting van de regelgeving.

De leden van de ChristenUnie-fractie informeerden of uit artikel 4, eerste lid, onderdeel d, kan worden afgeleid dat het Europese milieurecht niet meer dan een randvoorwaarde is voor de realisering van de wegaanpassingsprojecten.

Ons antwoord luidt dat deze bepaling een ruime reikwijdte heeft en ziet op alle relevante milieu- en natuurbeschermingsrichtlijnen. Zij vormen cruciale juridische randvoorwaarden waaraan de wegaanpassingsbesluiten moeten voldoen; tegelijkertijd geven zij mede invulling aan de wettelijke opdracht om bij het opstellen de wegaanpassingsbesluiten de milieu- en natuurbeschermingsbelangen te verdisconteren in de uiteindelijke afweging bij de inrichting en vormgeving van de wegaanpassingsprojecten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen op welke wijze andere ministeries betrokken worden bij het vaststellen van de inpassingsmaatregelen en de redelijkerwijs te treffen compensatiemaatregelen.

In het algemeen deel van deze nota zijn wij naar aanleiding van vragen van de leden van de GroenLinks-fractie reeds ingegaan op de betrokkenheid van het ministerie van VROM bij de totstandkoming van de spoedwet; wij verwijzen deze leden naar die passage. Daarnaast vindt op ambtelijk niveau overleg plaats met het Ministerie van LNV in die gevallen waarin sprake is van een bijzondere gebieds- of soortenbescherming.

De leden van de fractie van de PvdA vroegen welk bestuursorgaan besluit over eventuele compenserende maatregelen (artikel 4, tweede lid, onderdeel d), wanneer deze maatregelen klaar dienen te zijn in relatie tot de wegverbreding en wat de omstandigheden zijn die in redelijkheid ertoe kunnen leiden dat geen compensatie nodig is.

De leden van de fractie van D66 vroegen welk bestuursorgaan beoordeelt of in redelijkheid inpassing kan worden verlangd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen wat bedoeld wordt met «in redelijkheid» en wie dat bepaalt op grond van welke criteria.

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

Wij wijzen er overigens op dat artikel 4, tweede lid, onderdeel d, geenszins een nieuwe bepaling is. De betreffende bepaling is immers rechtstreeks overgenomen uit artikel 11, vierde lid, van de Tracéwet en uit artikel 39j, derde lid van het door de Tweede Kamer aanvaarde wetsvoorstel inzake de rijksprojectenprocedure. Dat in de Tracéwet in artikel 11, vierde lid, boven-

genoemde bepaling is opgenomen, is gebeurd naar aanleiding van het met algemene stemmen aangenomen amendement-Feenstra (Kamerstukken II 1999–2000, 26 343, nrs. 19 en 21).

Naar aanleiding van de vraag in welke omstandigheden geen compensatie nodig is, kan worden geantwoord dat – gelet op de tekst van artikel 4, tweede lid, onderdeel d – alleen geen compensatie nodig is als inpassingsmaatregelen worden getroffen.

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

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen waarom de verlaging van de maximumsnelheid zoals omschreven in artikel 4, eerste lid, onderdeel e, enkel is voorgeschreven voor de onder B van de bijlage opgenomen wegaanpassingsprojecten. Tevens vroegen zij of de regering bereid is om een minimale verlaging aan te geven in dit artikel, en in welke situaties kan een verlaging «redelijkerwijze niet worden gevegd». Vervolgens vroegen zij welke criteria hierbij worden gehanteerd en wordt hierbij nog rekening gehouden met stiltegebieden en de Ecologische Hoofdstructuur.

In antwoord op de vragen van de leden van de fractie GroenLinks melden wij het volgende. De snelheidsverlaging gedurende de spits is voorgeschreven voor de onder B van de bijlage opgenomen wegaanpassingsprojecten. Dit neemt niet weg dat ook bij de wegaanpassingsprojecten welke onder A van de bijlage zijn opgenomen een snelheidsverlaging kan worden toegepast. Het verplicht voorschrijven van een dergelijke snelheidsverlaging voor deze wegaanpassingsprojecten ligt echter niet voor de hand. De voorbereiding van deze wegaanpassingsprojecten was reeds gestart voor de aankondiging van dit wetsvoorstel en daarbij worden ook de maatregelen betreffende de verkeersveiligheid, de doorstroming alsook milieubescherming meegenomen. Hierbij kan ook gedacht worden aan een snelheidsverlaging in spits.

Zoals in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel is aangegeven, kan de snelheidsverlaging worden ingegeven door overwegingen betreffende de verkeersveiligheid, de doorstroming alsook milieubescherming. Als echter voornoemde overwegingen geen enkele reden geven voor de snelheidsverlaging dan kan er van worden afgezien. Toepassen van deze snelheidsverlaging is dus maatwerk. Om die reden ligt het niet voor de hand om een minimale snelheidsverlaging voor te schrijven. Indien van toepassing zal zeker rekening gehouden worden met stiltegebieden en de Ecologische Hoofdstructuur.

Artikel 5

Ten aanzien van artikel 5 werd door de leden van de SGP-fractie de vraag gesteld waaruit de versnelling bestaat die volgens de memorie van toelichting bereikt wordt door ook een aantal lopende procedures onder het bereik van dit wetsvoorstel te brengen.

De projecten waar het hier om gaat, volgen op dit moment de procedure van de Tracéwet en zijn opgenomen onder A van de bijlage bij de wet. Zoals ook in de memorie van toelichting (paragraaf 5) is aangegeven, zal tijdswinst worden verkregen ten opzichte van de tracéwetprocedure doordat een aantal fasen komt te vervallen (bijvoorbeeld geen trajectnota en standpunt meer), het aantal besluitvormingsmomenten wordt beperkt (wegaanpassingsbesluiten en besluiten ter uitvoering daarvan worden

geconcentreerd) en de termijnen (voor inspraak en de rechterlijke termijn) worden ingekort.

Per project zal de tijdwinst door de spoedwet ten opzichte van de duur van de lopende tracéwetprocedure dus verschillend zijn. Projecten die in een zodanig stadium zijn dat een ontwerp-tracébesluit kan worden uitgebracht, zullen met name tijdwinst boeken door de kortere rechterlijke termijn.

Op het punt van geluid verandert voor deze projecten niets omdat de artikelen van de Wet geluidhinder, zoals deze ook van toepassing zijn in het kader van de Tracéwet, onverkort van toepassing zijn.

De leden van de fracties van GroenLinks en de ChristenUnie vroegen waarom in artikel 5, tweede lid, onder c, gekozen is voor de term aanduiding. De leden van de D66-fractie vroegen wat de formulering van artikel 5, tweede lid onder c, en het derde lid betekent voor wat betreft het plan van aanpak en de wijze van omgaan met eerder vastgestelde hogere waarden. De leden van de GroenLinks- en D66-fracties stelden voorts een vraag over de beschikbaarheid van financiële middelen in het kader van de projecten die onder artikel 5 vallen.

In artikel 5 van de Spoedwet wegverbreding wordt voor wegaanpassingsprojecten van structurele aard, de projecten onder A van de bijlage, het geluidsregime zoals dit normaliter geldt voor projecten onder de tracéwetprocedure, van toepassing verklaard. Daardoor wordt er op geen enkele wijze afgeweken van de normering zoals deze bij wegverbredingen in het kader van de Tracéwet geldt. Dit houdt in dat op grond van de desbetreffende artikelen van de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek verricht zal worden. Wanneer naar aanleiding van het akoestisch onderzoek blijkt dat geluidsmaatregelen niet doelmatig zijn, dan wel de te treffen geluidsmaatregelen onvoldoende doeltreffend, om te voldoen aan de voorkeurswaarde (dat kan zijn 50 dB(A), de heersende geluidbelasting, maar ook een in het verleden vastgestelde hogere waarde), kunnen hogere waarden vastgesteld worden. Hiertoe wordt dan, overeenkomstig artikel 5, tweede lid, onder b, van de Spoedwet wegverbreding de beslissing tot vaststelling van de hogere waarden opgenomen in het wegaanpassingsbesluit. Deze hogere waarden kunnen binnen de bandbreedte die de Wet geluidhinder hiervoor toestaat, hoger zijn dan eventueel in het verleden vastgestelde hogere waarden. Zoals dit ook bij tracéwetprojecten gebeurt, wordt aan onder meer de bewoners van woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld het ontwerp-wegaanpassingsbesluit toegezonden. Dit komt voort uit de omstandigheid dat het ontwerp-wegaanpassingsbesluit voor de beslissing tot vaststelling van de hogere waarde in de plaats treedt van een hogere waardebeschikking van gedeputeerde staten of de Minister van VROM. Een dergelijke hogere waardebeschikking wordt immers ook toegezonden aan belanghebbenden.

In overeenstemming met de regeling voor tracébesluiten in artikel 1, eerste lid, onder h, sub 3, van de Tracéwet, zal ingevolge artikel 5, tweede lid, onder c van de Spoedwet wegverbreding in het wegaanpassingsbesluit de locatie van de te treffen geluidwerende maatregelen aangeduid moeten worden. Het gaat hierbij dus om het exact aangeven van de kilometereringen waartussen het desbetreffende geluidsscherm/de desbetreffende geluidswal zal worden geplaatst. Dit is van belang aangezien het wegaanpassingsbesluit ook geldt als vrijstelling in de zin van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het derhalve mogelijk wordt om een bouwvergunning ten behoeve van bijvoorbeeld een geluidsscherm aan te vragen. Aangezien het bij artikel 5 gaat over projecten van structurele aard zullen de geluidwerende voorzieningen worden aangebracht op het moment van de wegverbreding. De benodigde financiële middelen voor de geluidsmaatregelen maken onlosmakelijk onderdeel uit van de projectkosten.

Ten aanzien van artikel 6, zevende lid, vroegen de leden van de fracties van de SGP en D66 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. De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen om meer duidelijkheid over de termijn waarbinnen de maatregelen getroffen moeten worden. Voorts vonden de leden van de D66-fractie dat het volstrekt onduidelijk is of een plan daadwerkelijk tot uitvoering zal komen en stelden daarbij de vraag hoe het kabinet een dergelijke situatie meent te kunnen verantwoorden.

Aangezien op voorhand geen garantie is te geven dat voor alle projecten binnen een uniforme termijn de uitvoering haalbaar zal zijn, wordt per project in het plan een termijn opgenomen waarbinnen met de uitvoering van de geluidsmaatregelen wordt begonnen. Aldus wordt maatwerk mogelijk. Alle plannen zullen uitgevoerd worden. Het tempo waarin de geluidsmaatregelen worden getroffen, dient uiteraard overeen te komen met de termijn waarbinnen in het MIT middelen voor dit doel zijn gereserveerd.

Ten aanzien van artikel 6 stelden de leden van de GroenLinks- en D66-fracties de vraag waarom de toepassing van geluidsreducerend asfalt pas bij het overschrijden van de 70 dB(A)-grens wordt voorgeschreven. De leden van de D66-fractie vroegen voorts waarom in dat geval alleen geluidsreducerend asfalt wordt aangebracht. De leden van de fractie van GroenLinks vroegen in dit kader nog of in deze gevallen op alle rijstroken of alleen op de spitsstrook geluidsreducerend asfalt wordt toegepast en waarom in artikel 6 niet is voorgeschreven om de verkeersgegevens van tien jaar na ingebruikname van de spitsstrook te hanteren.

Artikel 6 is van toepassing op aanpassingen aan de weg waardoor bijvoorbeeld de vluchtstrook gedurende de ochtend- en avondspits opengesteld kan worden. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. De feitelijk geringe extra optredende geluidbelasting in samenhang met de maatschappelijke noodzaak verkeersknelpunten op zeer korte termijn op te lossen, heeft ertoe geleid dat wij het aanvaardbaar achten de Wet geluidhinder voor deze projecten buiten toepassing te verklaren. In het wetsvoorstel is voor deze categorie van projecten dan ook gekozen voor een gefaseerde aanpak van geluidhinder. Uitgangspunt is geweest dat, het in beginsel niet zo mag zijn dat, ook al is de Wet geluidhinder buiten toepassing verklaard, overschrijdingen in de huidige situatie van de maximaal toegestane geluidbelasting in de zin van de Wet geluidhinder (70 dB(A)) zonder enige geluidsreducerende maatregel te treffen, voortduren totdat daadwerkelijk geluidsmaatregelen gericht op het terugbrengen van de toekomstige geluidbelasting worden getroffen. Vandaar dat in het wegaanpassingsbesluit bij overschrijdingen van 70 dB(A) in beginsel geluidsreducerend asfalt wordt voorgeschreven niet alleen voor de te realiseren spitsstrook, maar ook voor de aanliggende rijstroken. Een dergelijk geluidsreducerend asfalt bestaat uit een verharding die een geluidsreductie van 3 dB(A) oplevert ten opzichte van het asfalt dat er ligt.

In eerste instantie zal behalve deze maatregel bovendien in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, onder meer in verband met geluid, in beginsel een verlaging van de maximumsnelheid gedurende de periode van openstelling van de extra strook worden voorgeschreven om vervolgens in tweede instantie als uitvoering van het plan maatregelen toe te passen gericht op het terugbrengen van de toekomstige geluidbelasting. Het in dit kader uit te voeren akoestisch onderzoek zal als het toekomstig jaar,

overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 2002, het tiende jaar na openstelling van de gereconstrueerde weg aanhouden.

Artikel 9

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen om een nadere toelichting op artikel 9, derde lid.

De in het wetsvoorstel opgenomen besluitvormingsprocedure komt neer op een parallel schakelen, zoveel mogelijk, van de procedure met betrekking tot het wegaanpassingsbesluit en de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit. Die parallelschakeling is opgenomen met het oog op het bespoedigen van de besluitvormingsprocedures. Een en ander begint met het opstellen van een ontwerp voor een wegaanpassingsbesluit en het zo spoedig mogelijk daarna indienen van de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten en het vervolgens ter inzage leggen van de ontwerpstukken (artikel 7). Nadat vervolgens het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld binnen 10 weken na de laatste dag waarop het ontwerp ter inzage heeft gelegen (artikel 9, eerste lid), dienen ter wille van de noodzakelijke bespoediging en in het belang van de coördinatie vanwege de minister van het totale besluitvormingsproces parallel aan de termijn waarbinnen het wegaanpassingsbesluit genomen moet worden, de ontwerp-uitvoeringsbesluiten aan de minister te worden toegezonden (artikel 9, derde lid). Dit laatste element kan derhalve in de voorgestelde opzet niet worden gemist. Een soortgelijke regeling is te vinden in de Wet op de waterkering.

Artikel 10

De leden van de fractie van de SGP stelden de vraag of het geen aanbeveling verdient aansluiting te zoeken bij de door de Tweede Kamer aanvaarde wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in verband met de invoering van de Rijksprojectenprocedure.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is die vraag vanzelfsprekend onder ogen gezien. Wij hebben toen moeten concluderen dat dat wetsvoorstel een onvoldoende voorziening bood voor de totstandbrenging van wegaanpassingsprojecten. Dit heeft te maken met een aantal overwegingen van materiële en procedurele aard. Zo zijn de voor de rijksprojectenprocedure geldende termijnen veel ruimer dan in het onderhavige wetsvoorstel. Zo zal bij wegprojecten de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 12 weken na ontvangst van het verweerschrift dienen te beslissen; met betrekking tot het beslissen op beroepen ter zake van rijksprojecten geldt een termijn van twaalf maanden. Verder ontbreken in de regeling van de Rijksprojectenprocedure bepalingen ter zake van geluid; dit zijn bij uitstek bepalingen die bij wegaanpassingsprojecten – zowel vallend onder de Tracéwet als onder onderhavig wetsvoorstel – regeling behoeven.

Voorts vroegen de leden van de SGP of het niet beter zou zijn om de in artikel 10, derde lid, opgenomen zinsnede «niet, niet tijdig of niet in overeenstemming met het wegaanpassingsbesluit beslist» 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».

Naar onze mening is de voorgestelde wijziging niet sprake van een verbetering en komt de door de SGP gewenste uitleg ook voldoende tot uitdrukking met de in het wetsvoorstel opgenomen bepaling. Dit standpunt is mede gebaseerd op de ervaringen, opgedaan met de Wet op de waterke-

ring. Artikel 10, derde lid, van onderhavig wetsvoorstel is in hoge mate afgeleid van artikel 23, derde lid, van de Wet op de waterkering. Aldaar wordt ook gesproken van het «niet, niet tijdig of niet in overeenstemming met het plan beslissen». Mede op basis van dat artikel is in de jurisprudentie uitgemaakt «dat deze regeling onverlet laat hetgeen ten aanzien van de inhoud van onderscheidene besluiten op grond van de desbetreffende wetgeving in acht moet worden genomen. Dit betekent dat, alvorens op een aanvraag om vergunning wordt beslist een toetsing aan de betrokken wettelijke criteria moet plaatsvinden» (Uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State van 11 september 1997, AB 1997/452).

Artikel 20

De leden van de CDA-fractie stelden de vraag hoe de opmerkingen in het nader rapport over artikel 20 zich verhouden met het tijdelijke experimentele karakter van het expresbaantarief.

De leden van de CDA-fractie doelen met hun opmerkingen op artikel 20, derde lid, van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Op basis van het bovengenoemde artikel kunnen in de eerste drie jaren na de start van het expresbaantarief slechts twee van de in artikel 20, eerste lid, van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit bedoelde wegvakken worden aangewezen. De A5 (Verlengde Westrandweg) is één van die genoemde wegvakken. In het nader rapport over het onderhavige wetsvoorstel wordt opgemerkt dat thans wordt overwogen of de Verlengde Westrandweg voor het expresbaantarief dan wel voor het toltarief zal worden aangewezen. Er is gezien het bovenstaande geen strijdigheid tussen de tekst van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit en de opmerkingen in het nader rapport.

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