

Vergaderjaar 2003–2004

28 679

Regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding)

Nr. 47

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2004

Het is mij een genoegen u de eerste voortgangsrapportage te kunnen aanbieden over de projecten vallend onder de Spoedwet wegverbreding, die 24 juni 2003 van kracht is geworden.

In deze rapportage is nog niet de uitspraak meegenomen die de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna de Afdeling) op 15 september 2004 heeft gedaan inzake het Besluit luchtkwaliteit. Ik beraad mij op dit moment op de consequenties van deze uitspraak. Over de wijze waarop ik met de uitspraak zal omgaan, zal ik u zo spoedig mogelijk nader informeren.

Het leek me echter goed, conform een toezegging aan uw Kamer, u de rapportage alvast toe te sturen.

Deze voortgangsrapportage gaat, na een korte samenvatting, in op:

1. Aanleiding spoedwet
2. De spoedwet in de praktijk
3. Geluidhinder
4. Luchtkwaliteit
5. Veiligheid

Aangezien het om de eerste rapportage gaat, is deze iets uitgebreider dan de volgende, waar u specifiek over de voortgang per project zult worden geïnformeerd.

Samenvatting

De Spoedwet wegverbreding, die 25 juni 2003 van kracht is geworden, werkt. De Spoedwet wegverbreding heeft als doel om projecten sneller te kunnen aanleggen door een verkorte besluitvormingsprocedure. Hierdoor kunnen binnen korte tijd daadwerkelijk de wegaanpassingen ten behoeve van de doorstroming op cruciale plekken in het netwerk worden gerealiseerd. Die doelstelling is in mijn ogen bereikt. Binnen iets meer dan een

jaar zijn in totaal 15 wegaanpassingbesluiten (WAB's) ondertekend waarvan er 7 inmiddels onherroepelijk zijn geworden.

De eerste spitsstroken zijn inmiddels in gebruik. Later dit jaar worden er nog twee geopend en volgend jaar twaalf. De planning zoals die beoogd is voor de uitvoering van alle projecten lijkt nog steeds gehaald te kunnen worden.

De snelheid bij de besluitvorming gaat echter niet ten koste van de zorgvuldigheid. Er is bijvoorbeeld veel energie gestoken in het overleg met andere partijen. Zo zijn per project calamiteitenplannen op maat vastgesteld, na constructief overleg met de hulpdiensten. Dit om de hulpverlening bij ongevallen te waarborgen.

De besluitvormingsprocedure loopt met name vlot bij de B-projecten (opgenomen in bijlage B van de Spoedwet wegverbreding). Voor deze projecten geldt dat de Wet geluidhinder (tijdelijk) niet van toepassing is. Voor de projecten opgenomen in bijlage A van de spoedwet Wegverbreding (A-projecten) is in de praktijk, zo blijkt, vaak meer tijd nodig. Deze projecten waren al in voorbereiding onder het regime van de Tracéwet en zijn vervolgens onder de spoedwet zijn gebracht. Deze wisseling van procedure is ingewikkelder dan vooraf kon worden ingeschat, waardoor het lastig is de wettelijke termijnen te halen. Deze ervaringen zijn meegenomen bij de herziening van de Tracéwet, met name waar het gaat om de overgangsregeling. Daarnaast is voor deze projecten de Wet geluidhinder onverkort van toepassing en moet in een groot aantal gevallen een MER-procedure doorlopen worden.

Een lastig punt bij alle projecten is het omgaan met het Besluit luchtkwaliteit. Het is een relatief nieuwe Europese richtlijn en het onderwerp is veel minder ver ontwikkeld dan bijvoorbeeld het onderwerp geluid. Recente en aankomende jurisprudentie is van grote invloed op de wijze waarop in de toekomst omgegaan moet worden met dit thema. Hierover verwacht ik u binnenkort meer te kunnen melden.

1. Aanleiding spoedwet

Aanpassingen aan het hoofdwegennet verlopen normaliter via de tracéwetprocedure. Deze procedure neemt veel tijd in beslag en geldt zowel voor de aanleg van nieuwe wegen als voor wegverbredingen. Dat betekent dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen dient te worden. Om eenvoudige ingrepen in het bestaande hoofdwegennet op korte termijn mogelijk te maken is een snellere procedure opgenomen in de zogenoemde Spoedwet wegverbreding. Er is voor gekozen om deze ingekorte procedure toe te passen op een limitatief aantal projecten aangezien het om een *lex specialis* gaat. Deze projecten zijn opgenomen in de bijlagen van de spoedwet. Uitgangspunt hierbij is dat de snelheid niet ten koste mag gaan van de rechtsbescherming voor de burger.

De spoedwet maakt het mogelijk om op korte termijn knelpunten in het hoofdwegennet aan te pakken, door de capaciteit van de weg tijdens de spits te vergroten, waardoor de doorstroming wordt bevorderd. De projecten zijn geselecteerd op basis van de file top-50 en de mogelijkheid om ze op korte termijn te realiseren. De knelpunten bevinden zich rond de grote steden, enkele doorgaande routes en belangrijke knooppunten. Verkeer loopt vast als dit op uitvalswegen van de ringen af wil. Spitsstroken worden op uitgaande richtingen ingezet voor het leegtrekken van de ringen rond de stedelijke agglomeraties. De verbeterde doorstroming op de wegvakken met spitsstroken heeft daardoor, zo is gebleken, een gunstig effect op de doorstroming op het netwerk.

2. De spoedwet in de praktijk

De afgelopen periode heeft in het teken gestaan van de voorbereiding van de versnelde besluitvorming en de besluitvormingsprocedure. Over het algemeen kan ik vaststellen dat de spoedwet in de praktijk goed werkt. Ik heb in iets meer dan een jaar na het van kracht worden van de Wet 15 Wegaanpassingsbesluiten (WAB's) kunnen ondertekenen, waarvan er zeven ondertussen onherroepelijk zijn geworden. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de projecten en de fase van de besluitvorming, waarin deze projecten zitten.

De spoedwet maakt onderscheid tussen A-projecten die structureel van aard zijn en reeds waren opgenomen in het Meerjarenprogramma Transport en Infrastructuur (MIT) en de B-projecten, die van semi-permanente aard zijn en niet waren opgenomen in het MIT. Bij de B-projecten is meer tijdswinst geboekt, dan bij de A-projecten. De besluitvorming over de A-projecten was reeds gestart onder het regime van de Tracéwet. De overschakeling van Tracéwet naar spoedwet bleek voor een aantal van deze projecten achteraf complexer te zijn dan gedacht. Mede hierdoor heeft de voorbereiding van de besluitvorming meer tijd in beslag genomen, zonder dat dit overigens nu al tot vertraging in de realisatie van deze projecten leidt. Daarnaast zijn tien van de 14 A-projecten m.e.r.-plichtig en moet er ter voorbereiding van deze projecten een volledig akoestisch rapport opgesteld worden. Omdat er veelal sprake is van (bestaande) problemen met geluid is het bestuurlijk overleg intensiever en worden vaak meer zienswijzen ingebracht. Om die redenen blijkt het in de praktijk lastig te zijn om de wettelijke termijnen voor besluitvorming te halen. Een voorbeeld is het project A1 't Gooi.

Bij B-projecten gaat het veelal om kleinere wegaanpassingen en geldt een specifieke regeling voor geluid, die er onder meer op neer komt dat een akoestisch onderzoek zoals bij de A-projecten pas in een later stadium wordt uitgevoerd.

Zichtbaar, slim, meetbaar (ZSM)

De uitvoering van de Spoedwet wegverbreding valt onder het Fileplan ZSM. Het Fileplan ZSM ontwikkelt en voert maatregelen uit die zichtbaar, slim en meetbaar (ZSM) zijn voor de weggebruiker. Naast de snelle realisatie van de spoedwetprojecten wordt ook gekeken naar het gedrag van de weggebruiker tijdens de spits en het gebruik van de spitsstroken. Spitsstroken zijn een relatief nieuw verschijnsel en het is dan ook zaak de weggebruiker duidelijk te maken dat hij de stroken moet gebruiken en hoe hij dat veilig kan doen. Dit wordt bewerkstelligd door een eenduidige inrichting van de spitsstroken en een publiekscampagne bij de opening van de eerste spoedwetprojecten. Ook kunnen de Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) gebruikt worden om het gebruik van de weg te optimaliseren. Dit gaat overigens verder dan alleen het gebruik van de spitsstroken. In het Fileplan ZSM zal dit nader worden uitgezocht en toegepast.

Er is een monitoringsprogramma opgezet om de effecten van de maatregelen van het fileplan ZSM te meten. Bij de spitsstroken wordt zowel gekeken naar het lokale effect als de netwerkeffecten.

Flankerende maatregelen

In het Fileplan ZSM is een aantal flankerende maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd die er op gericht zijn om veel voorkomende ergernissen van weggebruikers weg te nemen en om de doorstroming te bevorderen. Het gaat onder meer om de volgende zaken:

- Oprichten van de Landelijke informatielijn 0800-8002
- Beter afstemmen van wegwerkzaamheden
- Beter informeren van weggebruikers
- Verbeteren van de verkeersinformatie aan weggebruikers
- Aanstellen van weg-inspecteurs
- Uitbreiden van het inhaalverbod voor vrachtwagens
- Invoeren van variabele rijsnelheden bij wegwerkzaamheden
- Verbeteren verkeersmanagement
- Aanscherpen incidentmanagement, waardoor de weg na een incident of ongeval eerder vrij gegeven kan worden voor het verkeer

Interne procedures

Tijdens de parlementaire behandeling van de Spoedwet wegverbreding is terecht geconstateerd dat er ook tijdswinst is te boeken door de procedure intern Verkeer en Waterstaat in te korten en strakker te plannen. Dit is binnen het Fileplan ZSM met succes gebeurd, waardoor een snelle besluitvorming over startnotities, richtlijnen en de (Ontwerp)-wegaanpassingsbesluiten mogelijk is. Aangezien de spoedwet in een aantal belangrijke opzichten verschilt van de Tracéwet zijn gaande weg nieuwe werkwijzen ontwikkeld. Tevens worden werkzaamheden parallel uitgevoerd, zodat de voorbereiding van de realisatie versneld wordt. De voorbereidende werkzaamheden voor de in de Spoedwet wegverbreding genoemde geluidsplannen bij B-projecten zijn sterk gestandaardiseerd waardoor ook hier het beoogde tempo en de kwaliteit zijn gewaarborgd.

Beide Kamers hebben er bij de behandeling van de spoedwet terecht op gewezen dat een snelle besluitvormingsprocedure niet ten koste mag gaan van kwaliteit en zorgvuldigheid. Om die reden wordt dan ook op een aantal belangrijke aspecten, zoals de juridische kwaliteit van het besluit, de geluidsplannen, de calamiteitenplannen op maat, de planning en de kostenramingen van de projecten een second opinion gedaan door onafhankelijke deskundigen. Uiteraard wordt daarnaast veel waarde gehecht aan het overleg met bestuurders en hulpverleningsdiensten. De zorgvuldigheid en de kwaliteit die ik wens te behouden, leidt in sommige situaties echter wel tot enige vertraging. Als voorbeeld kan het project A 28 Utrecht-Leusden-Zuid genoemd worden. Hier heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden met de betrokken hulpdiensten over het calamiteitenplan ter plaatse en heeft het enige tijd geduurd voordat overeenstemming werd bereikt. Hierover bent u geïnformeerd per brief van 27 februari 2004, vergaderjaar 2003-2004, Kamerstuk 28 679, nr. 42. Uiteraard kunnen ook inspraakreacties aanleiding zijn om voorgenomen maatregelen nader te bezien of om aanvullend onderzoek uit te voeren. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij het projecten A1 't Gooi en A12 Utrecht-Maarsbergen (vergaderjaar 2003-2004, Kamerstuk II, 28 679, nr. 45).

Op 12 mei 2004 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) over het WAB van het spoedwetproject A1 Hoevelaken-Barneveld uitspraak gedaan. Zoals ik u heb medegedeeld bij de beantwoording van de kamervragen van de Vaste Kamercommissie van de Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, Kamerstuk 28 679, nr. 44 ben ik positief over deze uitspraak aangezien duidelijk is geworden dat het besluit zorgvuldig is voorbereid en dat de uitgangspunten voor geluid goed zijn toegepast. Het wegaanpassingsbesluit is echter wel vernietigd, waardoor ik genoodzaakt ben een nieuw besluit te nemen binnen zes maanden. De Afdeling oordeelde dat de interpretatie van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit op formele gronden niet correct is. Bij de paragraaf Luchtkwaliteit zal ik hier verder op in gaan.

3. Geluidhinder

Geluidhinder door verkeer is een probleem voor veel omwonenden. Hiervoor is in 1979 de Wet geluidhinder aangenomen. Deze wet stelt regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder in het belang van de bescherming van het milieu en de volksgezondheid. Bij de bestrijding van geluidhinder is het uitgangspunt bestrijding aan de bron, zoals het voertuig en de weg. Het gaat dan om maatregelen als stillere banden of het gebruik van geluidsarm asfalt (dubbellaags ZOAB). Als dergelijke maatregelen niet efficiënt zijn, kan ook overwogen worden om geluidsschermen toe te passen. Indien uit het interdepartementale Innovatieprogramma Geluid andersoortige maatregelen voortkomen, zullen deze zo mogelijk worden toegepast.

De wijze waarop bij de spoedwetprojecten wordt omgegaan met geluidhinder heeft veel aandacht gekregen bij de parlementaire behandeling van de spoedwet. Dit komt doordat in de spoedwet een onderscheid is gemaakt tussen projecten waarvoor de Wet geluidhinder onverkort van toepassing is (A-projecten) en voor projecten waar de Wet geluidhinder op termijn is gesteld (B-projecten). Het is gebleken dat een aanzienlijke tijdswinst kan worden geboekt door de Wet geluidhinder op termijn te stellen.

De Eerste Kamer heeft tevens de motie Eversdijk aangenomen die betrekking heeft op de B-projecten (Kamerstukken I, vergaderjaar 2002/2003, 28 679, nr. 128 g). Hierin zijn uitspraken neergelegd over de geluidsplannen en het toepassen van dubbellaags ZOAB.

Binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB, moet voor B-projecten een geluidsplan zijn opgesteld, waarin overeenkomstig de normen van de Wet geluidhinder aangegeven wordt welke maatregelen getroffen kunnen worden (artikel 6). Daarnaast wordt in het plan ook de termijn opgenomen waarbinnen deze maatregelen worden uitgevoerd en de vaststelling van de geluidsbelasting bij bijvoorbeeld woningen. De voorbereidende werkzaamheden hiervoor zijn voortvarend opgepakt, conform de motie Eversdijk. Zoals bij alle aspecten rond de spoedwetprojecten, wordt ook bij dit onderwerp gewerkt met een structurele, uniforme aanpak. Vooraf zijn richtlijnen opgesteld voor de opzet en inhoud van een geluidsplan. Op de geluidsplannen zelf wordt een second opinion gedaan door onafhankelijk experts. Bij de planning van de uitvoering van de geluidsmaatregelen wordt rekening gehouden met de uitvoeringsperiode tot 2013.

Doelmatigheidscriteria

De Wet geluidhinder bepaalt dat geluidsmaatregelen alleen om financiële redenen achterwege gelaten kunnen worden als de te maken kosten niet in een «redelijke verhouding» staan tot de akoestische doelmatigheid van die maatregelen.

In het kader van de spoedwetprojecten is besloten om dergelijke kosten-batenafwegingen uniform te maken door vooraf doelmatigheidscriteria vast te stellen. Hiermee kan bij A-projecten eenduidig worden bepaald of het treffen van geluidsmaatregelen, zoals geluidsschermen uit financieel oogpunt nog doelmatig is gezien de akoestische resultaten. Datzelfde geldt voor het (verder) verhogen van een geluidsscherm. Voor de B-projecten is een doelmatigheids criterium opgesteld om objectief te kunnen bepalen of het aanbrengen van dubbellaags ZOAB redelijkerwijs gevegd kan worden bij geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A). Hiermee is tevens uitvoering gegeven

aan de motie Eversdijk. Hierover heeft de Afdeling van de Raad van State inmiddels in de uitspraak van het project A1 Hoevelaken-Barneveld geoordeeld dat dit «niet onredelijk» is.

Zowel bij de A-projecten als bij de B-projecten worden de beslissingen over de geluidsmaatregelen genomen na toepassing van de doelmatigheidscriteria.

4. Luchtkwaliteit

Alle infrastructuurprojecten, dus ook de spoedwetprojecten, worden getoetst aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. Dit besluit is gebaseerd op een Europese Richtlijn en bevat harde grenswaarden voor PM10 (fijn stof; ingaand per 2005) en voor NO₂ (ingaand per 2010). Er is een verplichting om bij een besluit nu aan te tonen dat in 2005 (PM10 respectievelijk 2010 (NO₂) voldaan wordt aan de grenswaarden.

Interpretatie Besluit luchtkwaliteit

Het Besluit Luchtkwaliteit is voor Nederland relatief nieuwe regelgeving. De Nederlandse implementatie van de Europese richtlijnen op dit gebied dateert van medio 2001. In dit kader is de kennis over en ervaring met luchtkwaliteitsaspecten binnen Nederland (en daarmee ook Verkeer en Waterstaat) dan ook nog in ontwikkeling. Recente en aankomende jurisprudentie is van grote invloed op de wijze waarop de overheid in de toekomst dient om te gaan met dit thema. Zo is het spoedwetproject A1 Hoevelaken-Barneveld het eerste V&W-project waarover op dit onderwerp uitspraak is gedaan door de Afdeling (mei 2004).

Onderscheid gevoelige bestemmingen – niet-gevoelige bestemmingen
Bij de toetsing van de spoedwetprojecten aan het Besluit luchtkwaliteit is onderscheid gemaakt tussen enerzijds gevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen en anderzijds onbebouwde open ruimte. Dit onderscheid wordt ook gehanteerd door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en provincies en gemeenten. Indien er een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt bij open ruimte (bijvoorbeeld op de berm van de weg), dan zijn geen maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het argument, ook van VROM, om dit onderscheid te hanteren is, dat de betreffende normen in het Besluit luchtkwaliteit voornamelijk gericht zijn op het voorkomen van negatieve effecten op de volksgezondheid.

De uitspraak van de Afdeling inzake het spoedwetproject A1 Hoevelaken – Barneveld heeft duidelijk gemaakt dat de Afdeling dit onderscheid niet acceptabel vindt. Zij redeneert dat het bij het Besluit luchtkwaliteit gaat om de kwaliteit van de buitenlucht. Bij het toetsen aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit, doet het volgens de Afdeling niet ter zake of het gevoelige bestemmingen (bebouwde omgeving) betreft of niet. Binnen een half jaar moet voor de A1 Hoevelaken-Barneveld een nieuw wegaanpassingsbesluit genomen worden, waarbij wordt aangegeven met welke maatregelen de grenswaarden wel voldoende in acht worden genomen. Wel kan het spoedwetproject A1 voorlopig doorgaan, omdat de Afdeling de rechtsgevolgen van het besluit in stand heeft gehouden onder de voorwaarde dat bij opening van de strook een maximum snelheid van 80km/u ingesteld wordt.

Deze uitspraak heeft consequenties voor alle besluiten die getoetst moeten worden aan het Besluit luchtkwaliteit en gaat dan mogelijk ook verder dan alleen het bouwprogramma van Verkeer en Waterstaat.

Bij onderzoek naar luchtkwaliteit wordt de toekomstige situatie zonder wegaanpassing (de autonome situatie) vergeleken met de nieuwe situatie met bijvoorbeeld een spitsstrook. Voor alle projecten geldt dat zowel in de autonome situatie als in de nieuwe situatie de grenswaarden voor NO₂ worden overschreden.

Bij ruim de helft van de spoedwetprojecten is de overschrijding van de normen in de situatie met wegaanpassing gelijk of kleiner vergeleken met de autonome situatie. Ik heb mij op het standpunt gesteld, dat er in deze gevallen op dit moment geen maatregelen overwogen hoeven te worden om de resterende overschrijding terug te dringen. Voor wat betreft reeds bestaande overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ geldt dat gemeenten primair de verantwoordelijkheid hebben om de problematiek te inventariseren en zonodig, in samenwerking met alle betrokken overheden, plannen op te stellen om aan de normen te voldoen. De Minister van VROM is belast met het opstellen van een plan van aanpak voor PM10. Dit plan zal naar verwachting eind 2004 gereedkomen.

Bij de overige spoedwetprojecten is de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit in de situatie met wegaanpassing groter dan die in de autonome situatie. In deze gevallen stel ik mij op het standpunt dat maatregelen genomen moeten worden om die extra overschrijding (ten opzichte van de autonome situatie) zoveel mogelijk weg te nemen.

Zoals in de inleiding reeds aangegeven heeft inmiddels op 15 september 2004 de Afdeling van de Raad van State uitspraak gedaan in de zaak over het spoedwetproject A2/A58 Vught-Ekkersweijer. Daarmee is ook bekend hoe de Raad van State aankijkt tegen het door mij hierboven beschreven standpunt. Ik zal u zo spoedig mogelijk informeren over mijn reactie op de uitspraak van de Raad van State.

Versterken internationale inzet

Algemeen geldt, dat de luchtkwaliteit in 2010 veel beter zal zijn dan nu, door divers ingezet (Europees) beleid. Deze verbetering zet zich naar verwachting door in de jaren na 2010. Hierdoor wordt op termijn zonder aanvullend beleid in een aantal knelpuntsituaties voldaan aan de normen. Dit, terwijl realisering van de normen in 2010 op diezelfde locaties uitsluitend met kostbare en ingrijpende maatregelen mogelijk is. Met een eventuele verschuiving van de realisatietermijn van de normen voor NO₂ naar 2015, wordt de beleidsruimte verkregen om de aandacht vooral te richten op die knelpunten, die ook op de langere termijn dreigen voort te bestaan. (Kamerstuk II, vergaderjaar 2003/2004, 28 633, nr. 8).

De inzet richting de EU is om de realisatietermijn van de norm te verschuiven van 2010 naar 2015. Binnen de EU loopt het CAFE (Clean Air for Europe) programma. De resultaten van dit programma vormen ondermeer de basis voor de evaluatie van de Europese richtlijnen voor het luchtkwaliteitsbeleid. De voorlopige conclusie tekent zich af dat de luchtkwaliteitsgrenswaarden niet overal in Europa gehaald kunnen worden op de daarvoor gestelde termijnen als gevolg van een gebrek aan voldoende (EU) maatregelen. Dit betekent mogelijk dat er draagvlak ontstaat binnen de EU voor aanpassingen in de Europese richtlijnen. Tijdens het voorzitterschap zal vanuit VROM dit onderwerp in de Milieuraad van 14 oktober 2004 aan de orde gesteld worden.

Daarnaast zal Nederland in de Europese Unie pleiten voor een forse aanscherping van de normen voor NO_x en PM10 emissies van personen-, bestel- en vrachtauto's. Ook voor andere bronnen van luchtverontreinig-

ging, zoals landbouw en industrie, zijn maatregelen voorgedragen en in onderzoek genomen.

5. Veiligheid

Verkeersveiligheid

Uitgangspunt bij de spoedwetprojecten is dat de verkeersveiligheid bij de openstelling van de spits-, plus- en bufferstroken in ieder geval op het huidige niveau moet blijven. Om aan dit uitgangspunt te voldoen zijn uniforme richtlijnen ontwikkeld voor het ontwerp, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van de extra stroken. De richtlijnen zijn gebaseerd op binnenlands en buitenlands onderzoek, expert opinions en de ervaringen die zijn opgedaan met dergelijke stroken in Nederland en in Duitsland. Deze nieuwste inzichten zullen ook worden toegepast op de bestaande spitsstroken, die worden omgebouwd om hieraan te voldoen. Hierdoor ontstaat voor de weggebruiker een uniform en eenduidig wegbeeld, dat ook zal bijdragen aan de verkeersveiligheid. Naast de algemeen geldende richtlijn, wordt per project bekeken of aanvullende, locatiespecifieke maatregelen nodig zijn.

In dit kader is specifieke aandacht gegeven aan (de relatie tussen) bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Door de spitsstroken tijdig open te stellen zullen files minder vaak voorkomen. Hierdoor neemt de kans op kop-staartongevallen, die vaak worden veroorzaakt door onverwacht optredende files, af. Tegelijkertijd is de verkeersveiligheid van invloed op de bereikbaarheid op wegvakniveau. Verstoring van de verkeersafwikkeling door kleine aanrijdingen (blikshade), pech of het stilvallen van een voertuig kan vergaande consequenties hebben voor het achteropkomend verkeer. Om dit te voorkomen worden naast compenserende en/of flankerende maatregelen op wegvakniveau (snelheidsverlaging, signalering, vluchthavens, inhaalverbod vrachtwagens) ook aanvullende voorzieningen op het huidige verkeersmanagementsysteem (stilstanddetectie, camera's) aangebracht. Voorts worden in dit geval speciale maatregelen getroffen voor incidentmanagement. De verschillende maatregelen vullen elkaar aan en versterken elkaar. Statische en dynamische maatregelen maken het mogelijk het verkeer intensief te begeleiden en zo nodig de stroken voortijdig te openen of te sluiten.

Pechhavens maken deel uit van het standaardontwerp van de spoedwetstroken. Uit onderzoek van de universiteit van Bochum blijkt dat de aanwezigheid van pechhavens een belangrijke reductie van files tot gevolg heeft. Afhankelijk van de afstand tussen de pechhavens bedraagt deze reductie 60 tot 80%. Ook zijn er hierdoor minder secundaire ongevallen te verwachten, met name kop-staartbotsingen met ernstige afloop.

De nieuw vormgegeven spits- en plusstroken zullen van meet af aan begeleid worden door een monitorprogramma. Hierin wordt het verkeersgedrag op kritische punten (aansluitingen, weefvakken en dergelijke) nauwlettend gevolgd, zodat voortschrijdend inzicht leidt tot optimalisatie of aanvulling van genomen maatregelen. Ook zal een uitgebreide evaluatie plaats vinden van de verkeersveiligheid over een methodologisch verantwoorde periode.

Tenslotte vind ik het van belang om hier te melden dat met het KLPD is afgesproken dat de spitsteams zullen worden ingezet bij de openstelling van een nieuwe spitsstrook. De ervaring leert dat weggebruikers enige tijd nodig hebben om aan een nieuwe verkeerssituatie te wennen. Gedurende deze tijd zullen de spitsteams samen met de weginspecteurs van Rijkswa-

terstaat zorgen voor extra verkeersbegeleiding en monitoring van de situatie.

Calamiteitenplannen op maat

Bij spitsstroken wordt de vluchtstrook als tijdelijke rijstrook gebruikt. Ik acht het van groot belang dat bij incidenten niet alleen de verkeershinder zoveel mogelijk beperkt blijft, maar dat de hulpdiensten de plek van een ongeval zo snel mogelijk kunnen bereiken. Om die reden is structureel overleg gestart met de hulpdiensten, zowel op landelijk als op regionaal niveau. Ik kan u melden dat dit initiatief door de hulpdiensten als uniek en vernieuwend wordt ervaren. Resultaat is dat Rijkswaterstaat na overleg met de hulpdiensten per spoedwetproject een zogenoemd calamiteitenplan op maat vaststelt, naast de bestaande regionale calamiteitenplannen. Rijkswaterstaat heeft hierbij een coördinerende rol.

Ook bij dit onderwerp is van tevoren, in samenwerking met de hulpdiensten een uniforme richtlijn opgesteld waarin een aantal fysieke, organisatorische en communicatieve maatregelen is opgenomen. Het gaat dan om alternatieve aanrijroutes, calamiteitendoorsteken en een snelle detectie en alarmering van incidenten via de verkeerscentrale naar de meldkamer. Per project kunnen extra locatiespecifieke maatregelen worden opgenomen. Een calamiteitenplan op maat wordt na overleg met de regionale hulpdiensten vastgesteld. Vervolgens geeft het NIBRA (Nederland Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding) een second opinion op elk calamiteitenplan op maat.

Omdat bij plusstroken de middenberm benut wordt en niet de vluchtstrook, is een calamiteitenplan op maat voor die projecten niet nodig. In feite functioneert een plusstrook als een extra rijstrook en kan dus volstaan worden met de reeds bestaande regionale calamiteitenplannen.

Ik hoop U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van de projecten vallend onder de Spoedwet wegverbreding. De tweede voortgangsrapportage kunt U over enkele maanden verwachten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat
K. M. H. Peijs

Nr	Project	Stand van zaken besluitvorming
1	A9 Aansluiting Velsen-Raasdorp	In voorbereiding
2	A9 Raasdorp-Badhoevedorp	In voorbereiding
3	A7 Zaanstad-Purmerend	In voorbereiding
4	A12 Zoetermeer-Zevenhuizen	In voorbereiding
5	A12 Zevenhuizen-Gouda	In voorbereiding
6	A12 Woerden-Gouda	OWAB → WAB
7/8/9	A12 Utrecht- Maarsbergen	OWAB → WAB
10	A12 Veenendaal-Ede	Getekend WAB
11	A9 Holendrecht-Diemen	Beroepsprocedure Raad van State
12	A1 't Gooi	OWAB → WAB
13/14	A1/A6 Diemen – Muiderberg- Almere stad-west oostbaan	In voorbereiding
15/16	A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer / A10 Nieuwe Meer-Amstel	In voorbereiding
17	A2/A27 Everdingen-Lunetten	In voorbereiding
18	A28 Utrecht Leusden-Zuid	Getekend WAB
19	A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken	In voorbereiding
20	A1 Hoevelaken-Barneveld	Realisatie
21	A27 Utrecht nrd-Eemnes	Open voor beroep Raad van State
22	A27 Gorinchem-Noordeloos	Open voor beroep Raad van State
23	A4 Leidschendam- Prins Claus- plein	Realisatie
24	A12 Pr.Clausplein-Voorburg	Realisatie
25	A13 Zestienhoven-Delft	Realisatie
26	A20 Cappel-Terbregseplein	Realisatie
28	A1 Watergraafsmeer-Diemen	In voorbereiding
29	A50 Arnhem Centrum-Beekbergen	Realisatie
30	A1 Beekbergen-Deventer-Oost	Realisatie
31	A50 Heteren-Valburg	Realisatie
32	A2/A58 Knooppunt Vught – knooppunt Ekkersweijer	Beroepsprocedure Raad van State
33/34	A2/A67 Knooppunt Batadorp – knooppunt Leenderheide	Gerealiseerd

**Project 27 A8/A10 Coenplein is uit de planning van de spoedwet.
Dit project is gevoegd bij het project Coentunnel.**