

Vergaderjaar 2004–2005

28 679

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

Nr. 48

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2004

1. Inleiding

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie op 13 oktober 2004 zend ik u mede namens de staatssecretaris van VROM hierbij, zoals toegezegd, een brief waarin ik uiteenzet hoe het ministerie van Verkeer en Waterstaat om zal gaan met de recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot de Spoedwet wegverbreding.

Het algemene kabinetsbeleid dat gevoerd zal worden ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt geschetst in de brief van staatssecretaris van VROM, die u tegelijkertijd met deze brief is toegezonden. Ik verzoek u deze brief te agenderen voor het Algemeen Overleg van 4 november 2004 over onder andere de Nota Verkeersemmissies.

In deze brief ga ik in op de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak over de wegaanpassings-besluiten van de spoedwetprojecten A1 Hoevelaken–Barneveld en A2/A58 Vught–Ekkersweijer. Daarbij zal ik ook aangeven welke betekenis deze uitspraken hebben voor de ambities van de Nota mobiliteit, het MIT-programma en het lopende ZSM-1 en ZSM-2 programma.

2. Algemene consequenties van de uitspraak

Tijdens het overleg van 13 oktober 2004 heb ik uw Kamer al aangegeven dat de recente uitspraken niet zo zeer zien op de Spoedwet wegverbreding als zodanig, maar op de wijze waarop onder andere invulling is gegeven aan (inter)nationale verplichtingen inzake verkeersveiligheid, de m.e.r.-plicht en de luchtkwaliteit. Samenvattend betekenen de uitspraken dat er een betere onderbouwing dient te komen van de verkeersveiligheidssituatie per project, een milieu-effectrapportage gemaakt moet worden voor de spoedwetprojecten en dat er ten behoeve van de luchtkwaliteit, in ieder geval aanvullend onderzoek gedaan dient te worden. Voor de spoedwetprojecten betekent dit concreet dat er vertraging zal optreden in de

besluitvormingsprocedure en dat derhalve ook in de realisatie in een aantal gevallen vertraging kan optreden.

Wat betreft de luchtproblematiek strekken de consequenties verder dan alleen de Spoedwet wegverbreding. Zij zien ook op andere infrastructuurele projecten, woningbouw en uitbreiding van industrie. In dat verband verwijs ik naar de circulaire van de staatssecretaris van VROM en het AO van 6 oktober 2004.

Het is evident dat de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit vraagt om een integrale aanpak. Dit beleid beperkt zich dan nadrukkelijk niet alleen tot het wegverkeer, maar heeft ook betrekking op andere sectoren zoals de industrie. Ten aanzien van het wegverkeer zal primair gekeken worden naar bronmaatregelen, maar ook naar het snelhedenbeleid.

3. Algemene consequenties van de uitspraak voor wegenprojecten

De uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake luchtkwaliteit zijn van invloed op de mogelijkheid om infrastructuur uit te breiden of aan te passen. Het beleid is er op gericht de voorgenomen ambities te blijven vervullen waarbij infrastructuur kan worden uitgebreid met een scherp oog voor het milieu. Dit geldt voor alle MIT-projecten, inclusief de projecten van ZSM-1 en ZSM-2 en voor de ambities zoals neergelegd in de Nota Mobiliteit. Het geldt echter ook voor andere ruimtelijke ontwikkelingen in ons land en de uitbreiding van de industrie.

Het luchtprobleem in saneringssituaties, is een complex probleem dat niet alleen op verkeersniveau, en niet alleen lokaal opgelost kan worden. Een oplossing bevat een combinatie aan maatregelen, bestaande uit internationale, nationale en lokale maatregelen, waarbij met name maatregelen aan de bron effect sorteren. Aannemelijk moet zijn dat door deze combinatie van maatregelen grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. Voor deze combinatie van maatregelen wordt verwezen naar de brief over luchtkwaliteit van VROM. Voor alle projecten die nog de planstudiefase doorlopen zal aanvullend onderzoek uitgevoerd worden naar de luchtkwaliteit.

De ambities van de Nota Mobiliteit zullen niet worden bijgesteld. Indien echter de maatregelen zoals voorgesteld in de bovengenoemde brief van VROM over luchtkwaliteit niet afdoende blijken, dan kan dit betekenen dat de ambities bijgesteld moeten worden. De maatschappelijke kosten van het voortbestaan van knelpunten in het wegennet zullen dan aanzienlijk toenemen.

4. De uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de A1 Hoevelaken-Barneveld en de A2/A58 Vught-Ekkersweijer

Tijdens de parlementaire behandeling van de Spoedwet wegverbreding is met name zorg uitgesproken over de wijze waarop de spoedwet omgaat met de Wet geluidhinder.

Hierover heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in de uitspraak over de A 1 (Hoevelaken-Barneveld) aangegeven dat:

1. De uitgangspunten voor geluid goed zijn toegepast; en dat
2. Het criterium om te bepalen wanneer vanwege geluid stiller asfalt wordt toegepast (zoals dubbellaags ZOAB) niet onredelijk is.

Bovendien heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in deze zaak aangegeven dat:

1. Het wegaanpassingsbesluit zorgvuldig is voorbereid; en dat
2. Het onderscheid gevoelige, niet-gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit niet volgt uit het Besluit luchtkwaliteit.

In de meest recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over de A2/A58 Vught-Ekkersweijer is door de Afdeling inhoudelijk uitvoerig ingegaan op de volgende drie zaken:

1. De verkeersveiligheid
2. Het ontbreken van een MER
3. De luchtkwaliteit

Hieronder zal ik specifiek ingaan op hetgeen de Afdeling bestuursrechtspraak heeft aangegeven in de uitspraken en vervolgens op de beleidsconsequenties hiervan.

5.1 Inhoud van de uitspraak met betrekking tot luchtkwaliteit

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak over het wegaanpassingsbesluit A2/A58 Vught-Ekkersweijer getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit en het volgende geconcludeerd. Het onderzoek voor NO₂ en PM₁₀ voor dit project was niet volledig. In dat kader is door de Afdeling nadrukkelijk aangegeven op welke onderdelen het onderzoek naar luchtkwaliteit zal moeten worden aangepast.

Bovendien heeft de Afdeling aangegeven dat de grenswaarden volgens het Besluit luchtkwaliteit gelden voor de buitenlucht van het Nederlands grondgebied, werkplekken uitgezonderd. Daaraan is toegevoegd dat in het specifieke geval van de A2 uit het feit dat door de verbreding de grenswaarden niet bij woningen of juist bij minder woningen worden overschreden niet de conclusie kan worden getrokken dat aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit wordt voldaan.

Verder is uitgesproken dat ook indien de ingebruikneming van spitsstroken in vergelijking tot de autonome situatie zonder spitsstrook leidt tot een vermindering van de overschrijding van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit, niet zonder meer kan worden aangenomen dat voldaan is aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit.

In situaties waar, zonder een wegverbreding, al sprake is van een overschrijding van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit is het volgens de Afdeling denkbaar dat doorvoering van één individuele maatregel niet leidt tot het voldoen aan de grenswaarde, terwijl die maatregel wel een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de situatie. In dergelijke gevallen zal om te kunnen voldoen aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit rekenschap gegeven moeten worden of, bij dit project, de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit in voldoende mate bijdraagt aan het behalen van de per 1 januari 2005 voor PM₁₀ geldende grenswaarden en per 1 januari 2010 voor NO₂ geldende grenswaarden. Ten aanzien van PM₁₀ wordt bovendien aangegeven dat inzichtelijk gemaakt moet worden of de verbetering van de luchtkwaliteit in voldoende mate bijdraagt aan de verwezenlijking van het Rijksbeleid dat erop gericht is de in het Besluit luchtkwaliteit gestelde grenswaarden voor PM₁₀ op de daarvoor geldende datum te bereiken en zo nodig te bezien of het gelet op de verwezenlijking van dat beleid noodzakelijk is om bij ingebruikneming van de spitsstroken aanvullend maatregelen te treffen waarmee een verdergaande reductie van de emissie voor het verkeer wordt bereikt.

5.2 Consequenties voor de wijze van omgaan met de luchtkwaliteit

Daar waar een luchtprobleem aan de orde is zal ten aanzien van spoedwetprojecten het luchtkwaliteitonderzoek, voor zover dit al was afgerond,

aangevuld worden conform hetgeen hierover in de uitspraak is opgenomen. Hierbij zal ook de circulaire die op 30 september 2004 door de staatssecretaris van VROM is uitgebracht, waarin hij een nadere interpretatie geeft van het Besluit luchtkwaliteit op het punt van gevoelige en niet-gevoelige bestemmingen, meegenomen worden.

Ten aanzien van de Europese normstelling voor NO₂ en PM₁₀ is in deze circulaire aangegeven dat een prioriteitstelling bij de uitvoering van de EU-richtlijn en het Besluit luchtkwaliteit gerechtvaardigd wordt geacht, waarbij de eerste zorg uitgaat naar de locaties waar de volksgezondheid het meest in het geding is, de voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen. Dat geldt met name bij bestemmingsplannen die de bouw van nieuwe woningen mogelijk maken, alsmede bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, en daarmee ook bij projecten onder de Spoedwet wegverbreding. Het hanteren van het concept van gevoelige bestemmingen laat onverlet dat de overheden zich blijven inspannen om te zorgen dat uiteindelijk overal in Nederland voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen. Dit doel zal op termijn in belangrijke mate bereikt moeten worden door het (Europese) bronbeleid.

Bij projecten zal per 1 januari 2010 in ieder geval bij gevoelige bestemmingen aan de grenswaarden voor NO₂ moeten worden voldaan. Voor PM₁₀ is aangegeven dat door de specifieke situatie dat de PM₁₀-concentraties in vrijwel het gehele land boven de norm liggen, de andere lokale overheden alleen worden aangesproken op hun bijdrage aan het verminderen van de lokale verhogingen ten gevolge van het voorgenomen plan of project. Een zelfde lijn geldt ook voor het Ministerie van V&W waar het lokale verhogingen door projecten betreft. Voor het daadwerkelijk voldoen aan de normen voor PM₁₀ zijn emissiereducties op nationale en vooral ook internationale schaal noodzakelijk. Dit jaar zal het Nationaal luchtkwaliteitsplan uitgebracht worden en daarin zal worden aangegeven wat de bijdrage van het generieke beleid van het rijk is aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Voor de aanpak van saneringssituaties verwijs ik naar de brief over luchtkwaliteit van de staatssecretaris van VROM.

6.1 Inhoud uitspraak met betrekking tot verkeersveiligheid

In de «Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen», van 15 november 1975, zijn eisen neergelegd voor de inrichting van E-wegen. Naar het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak moeten deze eisen worden opgevat als een inspanningsverplichting, waarvan, mits goed gemotiveerd, kan worden afgeweken. Van groot belang is geacht dat de situatie vóór wegaanpassing bij de A2, wel voldoet aan hetgeen in deze overeenkomst is opgenomen. Vandaar dat overtuigend gemotiveerd zal moeten worden waarom een eventuele afname van de verkeersveiligheid die het gevolg is van het wegaanpassingsbesluit mag en moet worden aanvaard. Volgens de Afdeling zal een afweging moeten plaatsvinden van het economische belang van doorstroming van het verkeer tegenover het belang van verkeersveiligheid, wanneer benutting van de weg leidt tot versmalling van de rijstroken of het gebruik van de vluchtstrook. Bovendien zal projectspecifiek onderzocht moeten worden of er sprake is van knelpunten en zo ja, welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om het verkeersveiligheidsniveau vergelijkbaar te houden met de bestaande situatie.

6.2 Consequenties voor de wijze van omgaan met verkeersveiligheid

Teneinde te voldoen aan deze uitspraak heb ik besloten om in ieder geval voor alle spoedwetprojecten op projectniveau een projectspecifieke afwegingsnotitie op te laten stellen. In deze afwegingsnotitie wordt de afweging bij een eventuele afwijking van de Europese overeenkomst

inzake internationale hoofdverkeerswegen op de door de Afdeling bestuursrechtspraak genoemde punten onderbouwd. Wanneer er wordt afgeweken zal ik in het wegaanpassingsbesluit aangeven of er naar mijn mening voldoende maatregelen zijn genomen om deze afwijking te rechtvaardigen. In dit (ontwerp-)besluit zullen ook de eventueel te nemen maatregelen beschreven worden.

7.1 Inhoud van de uitspraak met betrekking tot de m.e.r.-plicht

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak over de A2/A58 Vught-Ekkersweijer ten aanzien van de m.e.r.-plicht het volgende geconcludeerd. Volgens het Besluit m.e.r. 1994 is de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg aangewezen als een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarbij is bepaald dat het hierbij moet gaan om een verbreding van een weg met één of meer rijstroken, waarbij het weggedeelte dat verbreed wordt, twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. In de nota van toelichting is hierover gemeld dat voor het creëren van extra rijstroken zonder (fysieke) aanpassing van het weglichaam of het gebruik van de vluchstrook als rijstrook geen m.e.r.-plicht geldt. Door de Afdeling wordt niet onmiddellijk het verschil gezien voor de mogelijke nadelige effecten voor het milieu tussen een verbreding van een wegvak met of zonder fysieke aanpassingen van het weglichaam indien daarbij een zelfde capaciteitsuitbreiding wordt gerealiseerd.

Aangezien het Besluit m.e.r. is opgesteld ter implementatie van de bepalingen en doelstellingen van de Europese m.e.r.-richtlijnen, overweegt de Afdeling dat de tekst van het Besluit m.e.r. moet worden uitgelegd in het licht van deze bepalingen en doelstelling.

De uitleg conform de toelichting op het Besluit m.e.r. 1994 zou tot gevolg hebben dat capaciteitsuitbreidingen zonder fysieke aanpassing van het weglichaam bij voorbaat van de m.e.r.-plicht worden uitgesloten, terwijl niet vaststaat dat dergelijke capaciteitsuitbreidingen mogelijk geen aanzienlijk milieueffect hebben. Daarmee zouden bij het vaststellen van het Besluit m.e.r. 1994 de grenzen van de beoordelingsvrijheid van de richtlijn zijn overschreden. Onder een wijziging of uitbreiding van een hoofdweg in de zin van het Besluit m.e.r. moet dan ook bovendien de verbreding van een weg met een of meer rijstroken zonder fysieke aanpassing van het weglichaam met extra rijstroken worden begrepen.

7.2 Consequenties voor wijze van omgaan met de m.e.r.-plicht

Bij een deel van de spoedwetprojecten wordt de weg niet fysiek uitgebreid, terwijl de wegaanpassingen wel twee aansluitingen of knooppunten verbinden. Gelet op de toelichting bij het besluit milieu-effectrapportage 1994 zijn dergelijke projecten niet m.e.r.-plichtig. Voor deze projecten is in het kader van de Spoedwet wegverbreding een milieutoets opgesteld.

Gelet op de uitspraak zal voor deze spoedwetprojecten zonder MER, alsnog een MER worden gemaakt. Daar waar in een eerdere procedure al een MER was opgesteld, zal een aanvullende MER worden opgesteld. De geluidssituatie na het ingebruiknemen van de spitsstrook zal daar dan ook worden weergegeven. Hiermee voldoe ik aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak.

Teneinde extra tijdsverlies te voorkomen, is nu reeds gestart met het opstellen van uniforme startnotities en richtlijnen. Met de commissie voor de m.e.r. zijn afspraken gemaakt over een vlotte afhandeling van de nieuwe MERRen. De informatie uit de milieutoetsen is goed bruikbaar als basis voor de nieuw op te stellen MERRen. Ondanks dat er al veel voorwerk is verricht, kost het opstellen van een MER plus het doorlopen van de wettelijke procedure echter tenminste 6 maanden. Het Besluit MER zal overigens naar aanleiding van deze uitspraak worden aangepast.

Met de wijziging van de Tracéwet is beoogd om bijvoorbeeld ook de aanleg van spitsstroken mogelijk te maken via de (nieuwe) verkorte procedure van de Tracéwet, ongeacht of hiervoor een fysieke verbreding van de weg noodzakelijk zou zijn. De voorgestelde wijziging van de Tracéwet leidt er bovendien toe dat de verplichting tot het opstellen van een MER niet meer mede voortvloeit uit de Tracéwet, maar enkel uit het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Het Besluit m.e.r. 1994 zal dus ook bij de tracéwetprocedure bepalend zijn voor de vraag of een activiteit m.e.r.-plichtig is of niet.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft in het kader van de zogenaamde Herijking van VROM-regelgeving aangegeven dat onderdeel van het herijkingsprogramma is om ook het Besluit milieu-effectrapportage 1994 te wijzigen (Kamerstukken II 2003/04, 29 383, nr. 1). Dit is ook reeds bij de behandeling van de Spoedwet wegverbreding aangegeven (zie Kamerstukken II 2002/03, 28 679, nr. 128b, pag. 9). Tot het moment dat het Besluit m.e.r. op dit punt gewijzigd is, zal uitgegaan moeten worden van een m.e.r.-plicht bij dit soort projecten.

8. Gevolgen van de uitspraak per spoedwetproject

Projecten waarvan de besluitvorming is afgerond

In september 2004 zijn de twee zogenoemde tangenten bij Eindhoven (A2/A67) opengesteld. Van de overige spoedwetprojecten zijn er zeven waarvan de besluitvormingsprocedure volledig is afgerond en waarvan het wegaanpassingsbesluit (WAB) onherroepelijk is. De uitvoering van deze projecten is gaande of in een vergevorderd stadium van voorbereiding. De openstelling zal conform de Begroting in 2004 en 2005 plaatsvinden. Voor deze projecten zal nog vóór openstelling een project-specifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid worden opgesteld. Het gaat om de volgende projecten:

- A4 Leidschendam–Prins Clausplein (nr 23)
- A12 Pr. Clausplein–Voorburg (nr 24)
- A13 Zestienhoven–Delft (nr 25)
- A20 Capelle–Terbregseplein (nr 26)
- A50 Arnhem Centrum–Beekbergen (nr 29)
- A1 Beekbergen–Deventer-Oost (nr 30)
- A50 Heteren–Valburg (nr 31)

Projecten met een getekend wegaanpassingsbesluit (WAB)

Er zijn vijf projecten met een getekend Wegaanpassingsbesluit. Voor het project (10) A12 Veenendaal–Ede geldt dat de uitvoeringsbesluiten nog niet bekend gemaakt zijn. Eerst zal het aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit en verkeersveiligheid worden uitgevoerd.

Voor de projecten (11) A9 Holendrecht–Diemen en (18) A28 Utrecht–Leusden-zuid is in het kader van de Spoedwet wegverbreding geen MER opgesteld. Om die redenen heb ik besloten deze Wegaanpassingsbesluiten in te trekken en op basis van een te maken MER nieuwe Wegaanpassingsbesluiten te nemen, waarbij uiteraard dan ook de projectspecifieke afweging verkeersveiligheid is gedaan.

Tegen de projecten (21) A27 Utrecht-noord–Eemnes en (22) A27 Gorinchem–Noordeloos is beroep aangetekend. Deze projecten beschikken al over een MER zodat er op dit moment geen reden is de besluiten in

te trekken. Er zal wel aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit en verkeersveiligheid worden uitgevoerd.

In de begroting 2005 is aangekondigd, dat de realisatie van deze projecten in 2005 zal starten. Deze planning lijkt vooralsnog haalbaar.

Projecten met een Ontwerp-wegaanpassingsbelsuit

Van de projecten (6) A12 Woerden–Gouda, (7/8/9) A12 Utrecht–Maarsbergen en (12) A1 't Gooi is de inspraak op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) afgerond. De Wegaanpassingsbesluiten van deze projecten zullen pas door mij vastgesteld worden nadat het aanvullende onderzoek naar de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid is afgerond en er een aanvulling op de MER is gemaakt.

Projecten in voorbereiding

De besluitvorming voor de overige spoedwetprojecten zijn nog in voorbereiding. De gevolgen van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht-spraak worden uiteraard met onmiddellijke ingang in de voorbereiding van deze besluiten meegenomen. Hierdoor worden de OWAB's later in procedure gebracht dan ik oorspronkelijk van plan was en worden dus ook de WAB's later onherroepelijk. Aangezien er geen mogelijkheden zijn om de besluitvorming nog meer te versnellen, heb ik de Rijkswaterstaat opdracht gegeven om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de uitvoering te versnellen. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid in een aantal gevallen leiden tot meer verkeershinder. Realisatie van de spitsstroken gebeurt normaliter namelijk met zo min mogelijk verkeershinder en zo slim mogelijke contractvorming. Dat wil zeggen dat er zoveel mogelijk wordt gecombineerd met andere ZSM-projecten of andere werkzaamheden aan de weg, zoals uitvoering van onderhoud, ontsnipperende maatregelen, andere benuttingsmaatregelen, etc. De mogelijkheden hiervoor zijn bij een versnelde uitvoering beperkt.

Inclusief de twee projecten die vernietigd zijn door de Afdeling bestuursrechtspraak, de A1 Hoevelaken–Barneveld, en de A2/A58 Knoop-punt Vught–knooppunt Ekkersweijer, gaat het om onderstaande projecten. Voor de projecten met een sterretje is in het kader van de Spoedwet wegverbreding nog geen MER opgesteld, voor deze projecten zal alsnog een MER dan wel daar waar in een eerdere procedure al een MER was opgesteld in ieder geval een aanvullend MER worden opgesteld. Voor de projecten zonder sterretje wordt een MER reeds voorbereid in het kader van de Spoedwet wegverbreding.

- *A9 Aansluiting Velsen–Raasdorp (nr 1)
- *A9 Raasdorp–Badhoevedorp (nr 2)
- A7 Zaanstad–Purmerend (nr 3)
- A12 Zoetermeer–Zevenhuizen (nr 4)
- A12 Zevenhuizen–Gouda (nr 5)
- *A1 Laren–Eemnes (nr 12b)¹
- A1/A6 Almere stad-west oostbaan (nr 13)
- A1 Diemen–Muiderberg (nr 14)
- *A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer (nr 15)
- *A10 Nieuwe Meer–Amstel (nr 16)
- *A2/A27 Everdingen–Lunetten (nr 17)
- A28 Leusden-Zuid–Hoevelaken (nr 19)
- *A1 Hoevelaken–Barneveld (nr 20)
- *A1 Watergraafsmeer–Diemen (nr 28)
- *A2/A58 Knooppunt Vught–knooppunt Ekkersweijer (nr 32)

In de Begroting 2005 is aangekondigd dat de realisatie van A1 Watergraafsmeer–Diemen, A2/A58 Vught–Ekkersweijer, A27 Everdingen–Lunetten en

¹ Het project 12 A1 't Gooi is gefaseerd in procedure genomen.

A28 Utrecht–Leusden-zuid in 2005 zou starten. Aangezien voor deze 4 projecten een MER moet worden opgesteld, is deze planning niet haalbaar.

Van zeven van de 14 A-projecten (opgenomen in het MIT) loopt de uitvoering van projecten door tot 2008. Vooralsnog lijkt deze planning nog steeds haalbaar, nu ik Rijkswaterstaat opdracht heb gegeven, te zoeken naar mogelijkheden om de realisatie te versnellen. Het gaat hier dan ook om de hier boven genoemd projecten A12 Woerden–Gouda en A12 Utrecht–Maarsbergen. Start van de realisatie van de overige 7 projecten, alle gelegen in de provincie Noord-Holland, is voorzien in 2005 en 2006.

Het zijn met name deze laatstgenoemde 7 projecten die zullen vertragen ten opzichte van de in uitvoeringsperiode, die genoemd is in het MIT.

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