

Vergaderjaar 2005–2006

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. 50

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2005

Hierbij treft u de tweede voortgangsrapportage aan over de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding. Na mijn vorige rapportage van 17 september 2004 (kamerstuk 28 679, nr. 47) heeft zich een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan omtrent de aspecten luchtkwaliteit (en de daarmee samenhangende onderzoeksmethode) en verkeersveiligheid. In deze rapportage zal ik daar op ingaan. Voorts informeer ik u over de stand van zaken van de geluidplannen van de categorie 1B-projecten, de evaluatie van de Spoedwet in 2006 en de effecten van de reeds geopende stroken. In de bijlage geef ik een overzicht van de stand van zaken van de projecten¹.

1. Inleiding

De Spoedwet wegverbreding heeft als doel om de in de bijlagen van deze wet genoemde projecten sneller aan te leggen door een verkorte besluitvormingsprocedure. Hiermee wordt de doorstroming op cruciale plekken op het wegennetwerk verbeterd. Van de spoedwetprojecten zijn er nu vijf in gebruik, één project wordt later dit jaar geopend en naar verwachting worden er in 2006 vier geopend. Volgens de huidige inzichten in de raming van het programma is het budget toereikend om het programma uit te voeren.

In het kader van de begroting 2006 heb ik u reeds geïnformeerd dat tot en met 2007 niet de totaal geplande 300 kilometer gerealiseerd zal worden, maar 200 kilometer. Dit ondanks het feit dat de spoedwetprojecten met grote voortvarendheid worden aangepakt. De voornaamste reden van de vertraging is toe te schrijven aan de problematiek rond de luchtkwaliteit. De verdere voortgang van het programma is afhankelijk van lopende onderzoeken naar met name de luchtkwaliteit, waar ik hieronder verder op inga.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. Luchtkwaliteit

Het dossier luchtkwaliteit heeft voor het kabinet een zeer hoge prioriteit. Er wordt langs meerdere sporen gewerkt en de ontwikkelingen volgen elkaar in een hoog tempo op. U bent hierover recent geïnformeerd bij brief van 20 september 2005 van de Staatssecretaris van VROM. Een belangrijk onderdeel van de aanpak is de nieuwe wet- en regelgeving. Op 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269) vervangen door het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316). Tevens werd een nieuwe Meetregeling luchtkwaliteit van kracht (Stcrt. 2005, 142). Het Besluit luchtkwaliteit 2005 fungeert als het juridische kader voor de korte termijn. Voor de lange termijn is door het ministerie van VROM inmiddels een wetsvoorstel (Wijziging van de Wet milieubeheer/ luchtkwaliteits-eisen) voor spoedadvies aan de Raad van State aangeboden.

Zoals ik u eerder heb gemeld, was het onder het oude Besluit luchtkwaliteit niet mogelijk besluiten te nemen over projecten in gebieden waar de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit ook na 2010 worden overschreden. Aangezien de spoedwetprojecten voornamelijk in dergelijke gebieden zijn gesitueerd, immers juist in de drukke stedelijk gebieden staan de meeste files, is de besluitvorming over de spoedwetprojecten stilgelegd totdat de regelgeving voor luchtkwaliteit was veranderd.

Om vervolgens na te gaan welke spoedwetprojecten voldoen aan het (nieuwe) Besluit luchtkwaliteit en waarover dus op korte termijn op projectniveau een besluit genomen kan worden, is onderzoek noodzakelijk. Hiervoor is door mijn ministerie in samenspraak met het ministerie van VROM, het RIVM en TNO een methodiek ontwikkeld die invulling geeft aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit. Inmiddels is dit onderzoek voor een zestal projecten bijna afgerond en wordt de besluitvorming voor de resterende 17 spoedwetprojecten hervat. Met het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt uitvoering gegeven aan de nieuwe Nederlandse regelgeving en de jurisprudentie op dit gebied.

Het gaat om technisch complex onderzoek, waarbij de meest recente ontwikkelingen en inzichten zijn toegepast. Tevens dient naar het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (15 september 2004; A2 Vught-Ekkersweijer) het onderzoek gedetailleerder te worden uitgevoerd, dan tot dan toe gebeurde. TNO is momenteel de enige partij, die in staat is om deze onderzoeksmethode te ontwikkelen en de onderzoeken uit te voeren. Aangezien naast spoedwetprojecten ook alle ZSM 2-, de MIT-projecten in de planstudiefase en alle andere projecten van andere overheden en opdrachtgevers op korte termijn moeten worden doorgerekend en de onderzoeken op zichzelf arbeidsintensief zijn, is de onderzoekscapaciteit voor het op korte termijn doorrekenen van alle projecten volstrekt onvoldoende. In overleg met TNO wordt hiervoor momenteel naar oplossingen gezocht.

Voor de 17 spoedwetprojecten die nog moeten starten met onderzoek is dus nog niet met zekerheid te zeggen of zij doorgang vinden onder het Besluit luchtkwaliteit. Wel is het mogelijk een eerste indicatie te geven op basis van verkeerscijfers. Hierbij is een kwalitatieve afweging gemaakt tussen enerzijds het fileoplossend vermogen van een project en anderzijds de verkeersgroei ten gevolge van het project. Op basis van deze eerste indicatie zullen de spoedwetprojecten die lijken te voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit als eerste starten met onderzoek. Pas na het uitvoeren van alle onderzoeken kan de balans worden opgemaakt en zullen spoedwetprojecten die voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit zo snel mogelijk in de inspraakprocedure worden gebracht; de projecten die niet voldoen worden mogelijk uitgesteld tot de toekomstige Wet lucht-

kwaliteit (aanpassing Wet milieubeheer) van kracht is. Dit zal uiteraard leiden tot vertraging in de besluitvorming en de realisatie. Hoeveel vertraging is nu niet te zeggen, aangezien dit afhangt van het moment waarop de Wet luchtkwaliteit van kracht wordt en het Nationaal Programma luchtkwaliteit is vastgesteld. In de bijlage is aangegeven welke indicatie de projecten nu hebben.

3. Realisatie/inlopen vertraging

Ondertussen is uitgezocht of er mogelijkheden zijn om de verloren tijd door de luchtproblematiek, in te lopen bij de aanbesteding en uitvoering. Zo zal de aanbestedingsprocedure eerder kunnen starten, namelijk bij het vaststellen van het wegaanpassingsbesluit (WAB), waardoor gunning direct na het onherroepelijk worden van het WAB mogelijk wordt. Voorts zal in voorkomende gevallen zoveel mogelijk voorbereidend werk, bijvoorbeeld de versteviging van bruggen, worden meegenomen met groot onderhoud op de betreffende weg. Deze werkzaamheden zullen voor het merendeel in 2006 plaatsvinden.

Voor onderstaande projecten is het onderzoek naar de luchtkwaliteit zoals hierboven al gezegd bijna afgerond. Aangezien deze projecten niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zullen de besluiten daarover in het vierde kwartaal 2005/eerste kwartaal 2006 in procedure worden gebracht (zie ook de bijlage). Dit zijn:

A7 Zaandam–Purmerend;
A12 Zoetermeer–Zevenhuizen;
A12 Zevenhuizen–Gouda;
A12 Woerden–Gouda;
A12 Veenendaal–Ede;
A2 Vught–Ekkersweijer.

Ondanks de vertraging door de luchtproblematiek wordt dus maximale inspanning verricht om zo veel mogelijk projecten doorgang te laten vinden met zo min mogelijk uitloop op de totale planning.

4. Geluid

In de Spoedwet is een onderscheid gemaakt naar projecten (categorie A) waar de Wet geluidhinder van toepassing is en voor projecten waar deze wet op termijn is gesteld (categorie B). Voor deze laatste categorie wordt binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit analoog aan de Wet Geluidhinder een geluidplan vastgesteld. In het geluidplan wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen, waardoor voor de wegaanpassingen een aanzienlijke tijdswinst geboekt kan worden.

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.

Bij de B-projecten wordt ten tijde van het opstellen van het wegaanpassingsbesluit alleen ingegaan op wegdekmaatregelen (stil asfalt) in geval van overschrijdingen van de 70 dB(A)-contour in de situatie in 2000 (dus zonder het spoedwetproject). Vervolgens wordt uiterlijk twee jaar na onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een geluidplan met maatregelen opgesteld op basis van geluidsonderzoek. Conform de motie Eversdijk worden de voorbereidingen van de geluidsplannen voortvarend opgepakt.

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) inzake de A27 Utrecht-Noord – Eemnes is op een aantal onderdelen van geluid ingegaan, zoals de wijze waarop ik uitvoering geef aan de motie Eversdijk, de manier waarop geluid wordt onderzocht voor B-projecten ten tijde van het opstellen van het WAB en het feit dat later een geluidplan wordt opgesteld, analoog aan de Wet geluidshinder. Op al deze punten is de Afdeling van oordeel, dat de wijze waarop een en ander wordt uitgevoerd, de toets der kritiek kan doorstaan.

5. Verkeersveiligheid

Zoals ik heb vermeld bij brief van 29 oktober 2004 (kamerstuk 28 679, nr. 48), wordt per project een zogenoemde projectspecifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid opgesteld, waarin eventuele afwijkingen van de Europese Overeenkomst Inzake Internationale Hoofdverkeerswegen worden gemotiveerd. In deze Europese Overeenkomst wordt vermeld hoe breed hoofdverkeerswegen dienen te zijn. Indien hiervan wordt afgeweken, moet dit gemotiveerd en afgewogen worden. Hierbij wordt een totaalafweging gemaakt tussen de belangen van de veiligheid van het verkeer, milieubescherming, doorstroming van het verkeer en het belang van weggebruikers.

Tijdens de beroepsprocedures van het Wegaanpassingsbesluit (WAB) van het spoedwetproject A27 Gorinchem–Noordeloos en A27 Utrecht-Noord–Eemnes, zijn de afwegingsnotities ingebracht. De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde hierover (16 maart 2005 respectievelijk 13 april 2005) dat mede gelet op de inhoud van de afwegingsnotities geen grond bestaat om te veronderstellen dat het WAB in strijd is met de Overeenkomst. In dit verband kan ik u berichten dat door mij wordt bezien wat het gevolg van deze Overeenkomst is in het Nederlandse rechtsregime.

6. Evaluatie spoedwet

De aanbesteding van het evaluatie-onderzoek naar de Spoedwet Wegverbreding zal van start gaan met het oog op oplevering van de evaluatie medio 2006.

7. Effecten van de spitsstroken

Het effect van de gerealiseerde spitsstroken wordt gemonitord. Het effect van een specifieke spitsstrook kan pas goed gemeten worden als hij een jaar in gebruik is, aangezien weggebruikers tijd nodig hebben om te wennen aan de nieuwe situatie. Eind juni 2004 zijn de spitsstroken op de randweg Eindhoven gereed gekomen. De spitsstroken zijn aangelegd vanaf knooppunt Batadorp tot knooppunt Leenderheide. Er is een vergelijking gemaakt tussen de situatie voor de opening van de spitsstrook en de situatie erna. De aanleg van de spitsstroken bij Eindhoven heeft de doorstroming in beide richtingen sterk verbeterd. In noordelijke richting is de afname van het aantal voertuigverliesuren in de ochtendspits 34% en in de avondspits 78%. In zuidelijke richting is de afname van het aantal voertuigverliesuren 56% in de ochtendspits en 79% in de avondspits. In de eerstvolgende rapportage kan ik u over meer gerealiseerde projecten inzicht geven in de effecten.

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