

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. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2006

Hierbij treft u de huidige stand van zaken van de spoedwetprojecten (ZSM I) en ZSM II. De derde voortgangsrapportage over de uitvoering van de Spoedwet zal u in het najaar 2006 gelijktijdig met de voortgangsrapportage van de Tracéwet aangeboden worden.

Voorts informeer ik u over de versnellingsmogelijkheden in de procedure en de realisatie. In de bijlage¹ geef ik een overzicht van de stand van zaken van alle projecten.

1. Stand van zaken

Spoedwet wegverbreding-ZSM I

De uitvoering van de Spoedwet wegverbreding beoogde tot 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen van 310 kilometer. Deze doelstelling is niet haalbaar gebleken als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek en de daaruit voortvloeiende consequenties (o.a. de besluitvorming is tijdrovend en vergt zeer gedetailleerd en complex onderzoek, ondercapaciteit bij TNO). Eind 2007 is naar verwachting 150 kilometer gerealiseerd. Als gevolg van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 kan het merendeel van de spoedwetprojecten tot en met 2007 in procedure gebracht worden. Naar huidig inzicht zal het laatste project in 2010 zijn voltooid. De afronding van het programma is mede afhankelijk van de mogelijkheden die de gewijzigde wet Luchtkwaliteit zal bieden. Een voorstel tot wijziging van deze wet is door VROM in maart 2006 bij u aangeboden. Tevens is beoogd dat de spoedwetprojecten leiden tot een vermindering van de filezwaarte met 30%. Voor de spitsstroken bij Eindhoven is dit doel ruimschoots gehaald. Voor de overige opengestelde stroken worden de effecten gemonitord en zullen u na validatie (er moet ruimschoots een jaar gemonitord worden om conclusies te kunnen trekken) worden aangeboden.

Programma ZSM II

Aanvullend op de spoedwetprojecten (ZSM I) zijn in het kader van het

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Hoofdlijnenakkoord 2003 extra middelen voor het ZSM2-programma beschikbaar gesteld om een aantal nieuwe knooppunten en ontbrekende schakels in de doorgaande verbindingen aan te pakken. Het doel is om de doorstroming op het Hoofdwegennet te vergroten. Het gaat om de snelle realisatie van 21 projecten. De verwachting hiervoor is dat nagenoeg alle projecten eind 2007 in procedure zijn gebracht. De realisatie zal in de periode daarna plaatsvinden.

Drie jaar na inwerkingtreding van de Spoedwet Wegverbreding en het toevoegen van een tweede pakket maatregelen (ZSM II) is de stand van zaken als volgt:

- 7 van de 33 spoedwetprojecten gerealiseerd.
- 1 ZSM II-project gerealiseerd.
- Opening 4 spoedwetprojecten in 2006.
- Opening 4 ZSM-II projecten in 2006.
- 1 wegaanpassingsbesluit bij Raad van State.
- 1 ontwerpwegaanpassingsbesluit in voorbereiding voor wegaanpassingsbesluit.
- 1 ontwerpwegaanpassingsbesluit ter inzage.
- 2 spoedwetprojecten in procedure na afronding luchtonderzoek.
- 1 OTB ZSM II ter inzage na afronding luchtonderzoek.
- De overige spoedwetprojecten en ZSM II-projecten zullen voor het merendeel in 2007 in procedure worden gebracht en zullen na 2007 gerealiseerd worden (zie bijlage).

In deze nota ga ik verder in op het probleem luchtkwaliteit, versnellingsmaatregelen om de opgelopen vertraging door luchtprobleem in te halen, geluidplannen ZSM I en evaluatie van de Spoedwet wegverbreding.

2. Luchtkwaliteit

Met het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316), waarover u bij brief van 20 september 2005 bent geïnformeerd door de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, werd een nieuwe Meetregeling luchtkwaliteit van kracht (Stb. 2005, 142). Deze is bedoeld als tussenoplossing, immers een nieuw wetvoorstel ligt nu in de Kamer en moet zorgdragen voor een lange termijn oplossing.

Naast deze juridische aanpassing moest ook worden gekeken naar de omstandigheid dat enkel TNO kwalitatief voldoende luchtonderzoeken kon uitvoeren. Zoals ik u heb gemeld in de tweede voortgangsrapportage, bleek de besluitvorming (conform de uitspraak van de Raad van State, 15 september 2004; A2 Vught-Ekkerswijer) veel tijd te kosten maar ook gedetailleerd en complex onderzoek te vereisen. TNO bleek de enige instantie te zijn die in staat bleek om onderzoeken van de gewenste kwaliteit te leveren. Hiervoor was het wel noodzakelijk dat de onderzoeksmethode vervolmaakt werd. De lange ontwikkelings-tijd van de onderzoeksmethode en de lange wachtlijst bij TNO vanwege beperkte capaciteit resulteerde in vertraging van de projecten (ZSM en MIT). Inmiddels is het probleem van de beperkte capaciteit ondervangen door veertien extra bureaus die met de licentie van TNO kunnen werken.

Met deze extra capaciteit zouden de luchtonderzoeken sneller moeten kunnen worden uitgevoerd. Hoe snel zal moeten blijken uit de praktijk. Ik zal u in het najaar verder over informeren in de voortgangsrapportage Spoedwet

3. Versnellingsmogelijkheden

Waar mogelijk worden beheer en onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met werkzaamheden voor aanleg van spitsstroken, voordat alle wettelijke procedures voor de spitsstrook zijn doorlopen. Ook worden

voorbereidende werkzaamheden voor spitsstroken meegenomen met groot onderhoud (bijv. verhoging draagkracht vluchtstroken op viaducten). Hierdoor kan na afronding van de procedures een spitsstrook snel worden gerealiseerd en wordt extra verkeershinder beperkt. Tevens ben ik voornemens om daar waar ik al eerder heb besloten om de verloren tijd door de luchtproblematiek deels in te lopen bij de aanbesteding en uitvoering verder te versnellen. Zo start de aanbestedingsprocedure nu bij het vaststellen van het wegaanpassingsbesluit (WAB) en overweeg ik verder te versnellen door, onder specifieke condities, te gunnen voordat het WAB onherroepelijk is. De belangrijkste onzekerheden zijn:

1. Aannemer kan het risico van vernietiging besluit in de prijs verdisconteren. Op dit moment is niet goed in te schatten hoe hoog de meerkosten kunnen zijn.
Hiertoe zal ik een zorgvuldige afweging tussen tijdswinst en meerkosten maken.
2. Onzekerheid met betrekking tot de tijd die gemoeid is tussen ondertekening van een besluit en het onherroepelijk worden. Dit kan variëren van 6 weken (geen beroep aangetekend) tot een jaar voor de beroepsprocedure bij een tracébesluit.

4. Geluidmaatregelen

Op dit moment ligt er een wijziging Wet Geluidhinder in de Eerste Kamer waarin ondermeer een nieuwe methode voor geluidmetingen wordt bepaald. In deze voorgenomen wetswijziging is een overgangsrecht opgenomen dat een conversie regelt tussen de vigerende en nieuwe wetgeving. Geluidberekeningen kunnen daarmee moeiteloos worden omgezet naar de nieuwe regelgeving. Dit overgangsrecht geldt niet voor de Spoedwetprojecten van tijdelijke aard (categorie B). Deze categorie projecten valt daarmee *niet* onder de Wet Geluidhinder maar wordt wel analoog aan deze wet toegepast. Voor deze projecten wordt uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk wegaanpassingsbesluit een geluidplan vastgesteld. Bij het opstellen van de geluidplannen waarvan het termijn van twee jaren binnenkort wordt benaderd, is geanticipeerd op een wijziging van de Wet Geluidhinder per 1 maart 2006. Nu de behandeling van deze wetswijziging langer duurt dan verwacht, worden *zeven* geluidonderzoeken (zie bijlage) opnieuw uitgevoerd volgens de vigerende Wet Geluidhinder.

Hoewel de geluidplannen daarmee later worden vastgesteld, verwacht ik niet dat de realisatie van de geluidmaatregelen vertraging oplopen. Naar aanleiding van de motie Eversdijk heb ik aangegeven dat het wenselijk is om uiterlijk binnen de termijn van 5 jaar na het geluidplan de geluidmaatregelen uit te voeren.

5. Evaluatie Spoedwet

Het evaluatie-onderzoek naar de Spoedwet wegverbreding zal ik medio 2006 bij u aanbieden.

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