

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)

NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 1 april 2003

Na lezing van de memorie van antwoord bestond binnen de commissie nog behoefte tot het stellen van een enkele vraag en het maken van een enkele opmerking.

De leden van de **VVD**-fractie deelden mee een voorstander te zijn van het bespoedigen van procedures teneinde een bijdrage te leveren aan het terugdringen van fileknelpunten. Echter, de zorgen die zij hebben omtrent de zorgvuldigheid waarbij wordt omgegaan met geluidhinderproblemen die burgers treffen, is in de memorie van antwoord niet weggenomen. De beantwoording laat open dat het geluidsprobleem voor burgers, met name van de in bijlage B genoemde semi-permanente projecten, zelfs langer kan duren dan bij de huidige wetgeving.

Naar aanleiding van de memorie van antwoord wilden de leden van de VVD-fractie nog enkele nadere vragen stellen.

In artikel 6 lid 5 wordt gesteld dat binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het besluit tot een wegaanpassingsproject een plan wordt opgesteld gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg. Op pagina 17 van de memorie van antwoord staat dat het plan dan dient te zijn vastgesteld. Op pagina 20 wordt zowel gesproken van opstellen als vaststellen van het plan. Betekent het dat een opgesteld plan binnen twee jaar tevens een vastgesteld plan is binnen dezelfde periode? Kan een project tot wegaanpassing al in uitvoering worden genomen voordat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is?

Hoe lang kan inspraak en beroep tegen het geluidsplan maximaal duren en valt de inspraak binnen de periode van twee jaar?

Als op pagina 17 wordt aangegeven dat er gestreefd wordt binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan met geluidsmaatregelen te beginnen, wat is de mogelijke bandbreedte in tijd?

Wat betekent het maximaal in tijdsbeslag als de geluidsreducerende maatregelen per project gefaseerd worden uitgevoerd?

Is het mogelijk dat voor een semi-permanent project burgers ca 7–12 jaar kunnen wachten op geluidsreducerende maatregelen? En zo ja, kan dan nog sprake zijn van zorgvuldigheid van wetgeving en wat is het effect voor de volksgezondheid?

¹ Samenstelling:

Baarda (CDA) (*voorzitter*), Eversdijk (CDA), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66) (*p/v. voorzitter*), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA), De Blécourt-Maas (VVD) en Pormes (GL).

Als in artikel 19 wordt aangegeven dat de wet binnen drie jaar na inwerkingtreding wordt geëvalueerd, welke criteria voor evaluatie worden gehanteerd bij semi-permanente projecten waar volgens plan geluidsreducerende maatregelen nodig zijn, maar nog niet zijn gerealiseerd?

De leden van de **PvdA**-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van de van de memorie van antwoord op het voorlopig verslag. Zij wilden nog eens benadrukken dat het geen gelukkige keuze is geweest om het onderhavige wetsvoorstel onder uiterst demissionaire omstandigheden in procedure te brengen. Weliswaar heeft de Tweede Kamer het voorstel niet controversieel verklaard, inmiddels moet worden vastgesteld dat in de loop van de procedure ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die de vraag rechtvaardigen of een nadere bezinning niet gewenst is. Genoemde leden wezen o.a. op de problemen die zijn ontstaan rond de infrastructuur van het spoorwegnet. Het was hen opgevallen dat slechts een relatief beperkt bedrag ter beschikking was gekomen voor noodzakelijke vernieuwing en (achterstallig) onderhoud terwijl goed en betrouwbaar openbaar vervoer de druk op het hoofdwegennet in de spits aanzienlijk zou kunnen verlichten. Daarmee wilden zij niet gezegd hebben dat het opheffen van evidente knelpunten op het hoofdwegennet achterwege moet blijven maar wel dat nuances in gemaakte keuzes het maatschappelijk rendement wellicht zouden kunnen verhogen. Genoemde leden zouden een nadere beschouwing op dit punt op prijs stellen. Dit alles laat overigens onverlet dat, zoals in de memorie van antwoord wordt gesteld «ook een volgend kabinet zich voor het oplossen van dezelfde fileproblemen gesteld (zal) zien». Het is de vraag of in de veranderde omstandigheden en in het financiële perspectief, de eerder gemaakte keuzes niet opnieuw moeten worden overwogen. Daarbij zou ook de relatie met de het NVVP in ogenschouw kunnen worden genomen, ervan uitgaande dat de projecten van de Spoedwet niet volledig tot uitvoering zijn gekomen.

De leden van de PvdA-fractie hadden inmiddels opnieuw kennis genomen van de zorg die de gemeente De Bilt heeft voor de gevolgen die de uitvoering van de Spoedwet voor een aantal kernen van de gemeente. Gesteld wordt o.a. dat «het er conform de memorie van antwoord alle schijn van heeft dat de minister van Verkeer en Waterstaat deze wet er onder alle omstandigheden wenst door te drukken, ondanks het feit dat er weinig of geen rechtszekerheid wordt geboden aan de burgers die rondom de snelwegen wonen en leven». Deze leden vroegen zich af of de economische en financiële belangen die met de Spoedwet gediend worden, mogen leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de onmiddellijke omgeving.

Naar aanleiding van de memorie van antwoord inzake het bovengenoemde wetsvoorstel hebben de leden van de fractie van **GroenLinks** nog behoefte tot het stellen van vragen en het maken van een enkele opmerking.

De memorie van antwoord kent evenals de gegeven informatie bij de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer vele veronderstellingen, zonder deze te voorzien van een afdoende onderbouwing. De Stichting Natuur en Milieu, SSGM en een aantal gemeenten hebben inmiddels een reactie gegeven op de memorie van antwoord.

De leden van de fractie van GroenLinks scharen zich achter deze vragen en opmerkingen van dermate relevantie dat zij de beantwoording en reactie van de minister nodig achten voor een goed afwikkeling van dit wetsvoorstel. Op een onderdeel heeft de fractie nog behoefte tot verheldering. Dit betreft de toepassing van de dubbellaags ZOAB. De minister stelt dat deze verharding nog uitgebreid beproefd wordt. In de uitspraak van de afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van

State in het geschil tussen L.M. Cloosterman-Dreves en anderen, allen te Schipluiden/Den Hoorn en de Vereniging Zuidhollandse Milieufederatie te Rotterdam en gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 13 februari 1992 (11 jaar geleden) stelt de voorzitter: «Ter openbare vergadering is namens de minister van Verkeer en Waterstaat met nadruk en zonder enige restrictie toegezegd dat, indien sprake is van een hogere geluidbelasting vanwege de weg, deze maatregelen, zoals het aanbrengen van het zogeheten twin-lay-asfalt op de weg onverwijld zullen worden getroffen.» Als deze toepassing al 12 jaar geleden is beproefd, wat zijn hiervan de resultaten? Waarom is na 12 jaar nog steeds sprake van een beproefde toepassing? Kan de minister ons inzicht geven wanneer en waar deze toepassing is gerealiseerd? Is deze ook geëvalueerd? En met welk resultaat? Wat zijn de meerkosten bij plaatsing van deze toepassing inclusief het onderhoud?

De leden van de fractie van de **SGP**, sprekende mede namens die van de fractie van de **CU** merkten op dat het antwoord van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat in zijn geheel genomen vaag en oppervlakkig is. Op een vraag van deze fracties, of de gevolgen van de beoogde maatregelen op het aansluitende wegennet zijn onderzocht, wordt o.m. geantwoord dat, daar waar aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen deze in overleg met de beheerders van het overige wegennet gerealiseerd worden. Niet duidelijk wordt waar aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook is er voorzover uit het antwoord is op te maken nog geen overleg geweest. De vraag blijft ook bestaan, of de wegbeheerders waar het om gaat, hiervoor de financiële middelen beschikbaar hebben c.q. beschikbaar willen stellen.

Hetzelfde geldt ook voor onze vraag hoe het met de rechtszekerheid is voor de bewoners langs wegvakken die worden aangepakt. In het bijzonder betreft dit de projecten onder B van de Bijlage, met name het achteraf bepalen van eventuele geluidsmaatregelen. Vaag blijft ook het antwoord op onze vraag, of dit wetsvoorstel niet een noodzakelijke structurele oplossing doorkruist.

Het lid van de **OSF** vroeg hoe de aanleg van spitsstroken, waarbij vluchtstroken wegvallen, zich verhoudt met Europese regelgeving.

Gesteld wordt dat wegwerkzaamheden rond Amsterdam geen extra files opleverden onder andere doordat de werkzaamheden tijdig waren aangekondigd, en vanwege de flankerende maatregelen (aanreiken alternatieve routes en vervoermiddelen, afsluiten bepaalde op- en afritten, verlaging maximumsnelheid). Wordt hier nog lering uit getrokken bij het elders structureel terugdringen van files zonder extra asfalt?

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen