

## Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 140 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden

### 12

Vragen van de leden **Kox** (SP) en **Wagemakers** (CDA) op 11 juli 2003 medegedeeld aan de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de verkeersveiligheid bij het omzetten van vluchtstroken in spitsstroken en de geluidsbelasting door de aanleg van spitsstroken langs het traject Den Bosch–Eindhoven van de A2.

1

Bent u bekend met het rapport van Grontmij Verkeer & Infrastructuur over de effecten en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen, gemaakt in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van 1 december 2002 waarin wordt gesteld dat ten gevolge van het weglaten van vluchtstroken een toename van het aantal slachtoffers van 20% tot 30% te verwachten is<sup>1</sup>?

2

Was de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens de openbare behandeling van het wetsvoorstel Spoedwet Wegverbreding (28 679) in de Eerste Kamer?

3

Zo ja, waarom heeft de minister dan toch de Kamer meegedeeld dat «de verkeersveiligheid niet in het geding is» bij het omzetten van vluchtstroken in spitsstroken (Handelingen Eerste Kamer 20 mei 2003)?

4

Is het de minister bekend dat Rijkswaterstaat nu op haar

internetsite meldt dat «in het kader van de aanleg van spitsstroken (vallend onder de Spoedwet) alleen geluidsmaatregelen worden genomen voor de locaties waar een geluidsbelasting heerst van meer dan 70 dB(A)» en dat dit volgens Rijkswaterstaat langs het traject Den Bosch–Eindhoven van de A2 waar thans een spitsstrook wordt aangelegd slechts geldt voor enkele woningen van het buurtschap Hal, voor welke woningen volgens Rijkswaterstaat «wordt bekeken of de overschrijding met dubbellaags ZOAB opgelost kan worden»?

5

Hoe verhouden zich deze mededelingen tot de door de Eerste Kamer op 27 mei 2003 met algemene stemmen aanvaarde motie-Eversdijk (28 679, EK nr. 128g)?

6

Hoeveel huizen staan er, naast de enkele woningen in het genoemde buurtschap, in totaal langs genoemd traject binnen een afstand van 200 meter?

7

Wordt er bij al die huizen afgezien van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB?

Op haar internetsite stelt Rijkswaterstaat dat de colleges van B en W van de gemeenten Best, Boxtel, Vught, Haaren en Sint Michielsgestel negatief geantwoord hebben op het verzoek tot

medewerking voor het uitvoeren van de spitsstroken. Volgens Rijkswaterstaat is overigens «medewerking van gemeenten voor een snelle uitvoering niet noodzakelijk, maar wel wenselijk». Betekent dit dat er geen overleg (meer) plaatsvindt met de betrokken gemeentebesturen? Zo ja, hoe verhoudt zich dat dan tot de uitspraken van de minister in de Kamer over het belang van gecoördineerde besluitvorming<sup>2</sup>?

8a

Betekent de terinzagelegging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit begin augustus en dus midden in de zomervakantie niet een aanzienlijke inperking van de mogelijkheid te reageren?

8b

Bent u bereid te bevorderen dat een verschuiving of een verlenging van de reactietermijn wordt gerealiseerd?

### Antwoord

Antwoord van mevrouw **Peijs** (minister van Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 10 september 2003)

1

Ja.

2

Ja. De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het wetsvoorstel tijdens de openbare

behandeling toegelicht en vragen beantwoord van de Kamerleden.

3

De mededeling ten aanzien van de verkeersveiligheid tijdens de kamerbehandeling is gestoeld op evaluaties ten aanzien van spitsstroken, inzake de verkeersveiligheid (rapport AVV: Effecten en kosten bereikbaarheidsmaatregelen, 30 oktober 2002). Hieruit blijkt dat over het algemeen gesteld kan worden dat de verkeersveiligheid op trajecten met spitsstroken verbetert. Bij de toepassing van een spitsstrook is sprake van een afname van absolute aantallen ongevallen, tussen de 10% en de 50%. De vermindering van ongevallen is met name toe te schrijven aan minder «kop-staart»-botsingen. Openstelling van de vluchtstroken gaat gepaard met flankerende maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen. Deze maatregelen variëren per situatie, gedacht kan worden aan snelheidsverlaging, aanleggen van pechhavens, incidentmanagement, bewaking tijdens openstelling en verkeerssignalering.

4

Ja, het is mij bekend dat de geciteerde tekst afkomstig is van de internetsite over de spitsstroken A2. Deze tekst dateert overigens van vóór de afronding van de onderzoeken voor het Ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) A2 Den Bosch–Eindhoven. Het OWAB is 12 augustus 2003 ter visie gegaan. In het OWAB zijn de uitkomsten van het thans, conform het bepaalde in artikel 6, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, verrichte akoestische onderzoek vermeld. De uitkomst is dat er, mede ten behoeve van de geluidgevoelige bestemmingen (het betreft twee woningen in het buurtschap Hal, gemeente Haaren, en het terrein van een ziekenhuis in de gemeente Vught), een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van dubbellaags ZOAB wordt aangebracht. Dit betekent dat er in totaal ruim 5 kilometer wordt aangepakt. Dit betreft het gehele wegvak in de gemeente Vught, alsmede een deel van het wegvak in de gemeente Haaren.

5

Mijn antwoord op vraag 4 geeft aan dat volledig invulling wordt gegeven aan de motie Eversdijk.

6

In het kader van de studie voor de Trajectnota/MER A2 is berekend dat er circa 5000 woningen langs de weg staan met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) binnen de hier geldende wettelijke geluidszone van 400 meter. Het betreft dan vooral de bebouwde kommen van de gemeenten Vught, Boxtel en Best. Niet bekend is hoeveel woningen staan binnen de in de vraag genoemde 200 meter. Uitgegaan is van de in de regelgeving gehanteerde grenzen.

7

Voor de beantwoording van de eerste vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 4 en vraag 6. Vragenstellers refereren aan informatie welke is opgenomen in de nieuwsbrief van de Regionale Directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat van juni dit jaar. Zoals daarin ook is aangegeven, hebben de genoemde vijf gemeenten in een gezamenlijke brief van begin mei 2003 aangegeven geen medewerking te willen verlenen aan de uitvoering van het spoedwetproject A2 Den Bosch – Eindhoven. Naar aanleiding van laatstgenoemde brief heeft er uiteraard opnieuw overleg plaatsgevonden met de besturen van deze gemeenten. In dit overleg, dat na het verschijnen van bedoelde nieuwsbrief plaatsvond, bleek, dat er, nu de Spoedwet wegverbreding inmiddels in werking is getreden, bij de gemeenten geen beletselen meer aanwezig waren hun medewerking te verlenen. Verdere voorbereiding vindt dan ook plaats in nauwe samenspraak met de betrokkenen.

8a

De termijn ten behoeve van tervisielegging en inspraak is zes weken, waar deze termijn gebruikelijk slechts vier weken bedraagt. Na afloop van de vakantieperiode in Noord-Brabant resteren nog ruim drie weken voor inspraakreacties. Voorts is de informatiebijeenkoms terzake het OWAB reeds voor de vakantie (op 15 juli 2003) gehouden en volgt na de vakantie (op 2 september 2003) nog een hoorzitting. Er is dan ook geen

sprake van een aanzienlijke inperking van de inspraakmogelijkheden.

8b

Gelet op het antwoord op vraag 8a, bestaat er geen enkele aanleiding om tot een verschuiving of verlenging van de reactietermijn te beslissen.

<sup>1</sup> Zie het hoofdstuk «Vluchtstroken» onder «Effecten op verkeersveiligheid».

<sup>2</sup> Zie Handelingen Eerste Kamer, nr. 24, 20 mei 2003.