

Vergaderjaar 2002–2003

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. 37

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2002

Tijdens het gisteren gevoerde wetgevingsoverleg over het voorstel voor de Spoedwet wegverbreding (Kamerstukken II 28 679) heb ik toegezegd uw Kamer op een aantal punten nader te informeren. In deze brief kan ik u het volgende berichten als antwoord op vragen van de heer Duyvendak ten aanzien van de effecten per project en van mevrouw Giskes ten aanzien van de kosten per project en de file top 50.

Effecten per project

Voor de inschatting van de effecten per project is gebruik gemaakt van een eenvoudige rekenmethodiek. Deze rekenmethodiek is al jaren in de praktijk beproefd bij de bepaling van lokaties voor benuttingsmaatregelen en geeft een grove, maar in de praktijk goed bruikbare benadering van de te verwachten effecten.

De berekening bestaat uit het invoeren van de meest recente en objectief vastgestelde meetgegevens van verkeersintensiteiten ter plaatse van de voorgenomen maatregel alsmede de gegevens voor de toe- en uitleidende wegvakken. Verder zijn daarbij in ogenschouw genomen het aandeel vrachtverkeer en de verdeling van het verkeer over de dag. Met deze gegevens is een berekening gemaakt voor het invloedsgebied van het project. Het gaat dan over dat deel van het netwerk waar effecten worden verwacht. Dit levert een zo goed mogelijke inschatting van het effect op de gemiddelde wachttijd over het etmaal. Absolute getallen zeggen hierbij overigens weinig.

Het gaat om zichtbare en merkbare maatregelen. Daarom zijn de effecten in bijlage 1 gepresenteerd in percentages. 100% reductie van de wachttijd wil daarbij zeggen dat de file geheel zal worden opgelost; 50% reductie betekent een halvering van de wachttijd over de gehele dag. De eventuele aantrekkende werking is in deze cijfers niet meegenomen. Het gaat om het netto effect in termen van percentage minder wachttijd. Veiligheidshalve is een conservatieve schatting van het effect opgenomen,

lager dan uit de berekeningen sec blijkt. Uiteraard is daarbij de vraag in hoeverre een dergelijke grote reductie voor de individuele weggebruiker zichtbaar en merkbaar is. Met de nodige voorzichtigheid, omdat absolute cijfers een grote mate van nauwkeurigheid suggereren en het hier gaat om de gemiddelde wachttijd van de gemiddelde weggebruiker gedurende een gemiddelde spits, geef ik u derhalve ook de gemiddelde wachttijdreductie voor een individuele weggebruiker per project. Aan de hand van het project Wijkertunnel-Badhoevedorp op de A9 kan dit worden geïllustreerd. De wachttijd voor het treffen van maatregelen is conform het model gemiddeld 29 minuten en na het treffen van maatregelen is de wachttijd teruggelopen tot 4 minuten. Dit verschil van 25 minuten is dus het netto resultaat van dit project, zo blijkt uit de effectberekening. Het gaat hierbij om een substantieel verschil tussen voor en na, waarbij de wachttijd dus met 90% gereduceerd wordt.

Kosten per project

De spoedwet behelst een pakket met maatregelen, waarvoor specifiek € 380 miljoen is gereserveerd teneinde die maatregelen door middel van deze wet versneld te kunnen realiseren. Daarnaast is er financiering op basis van het MIT voor de realisatie van de bijlage-A-projecten. Met de toepassing van de in het wetsvoorstel vervatte verkorte procedure kunnen vertragingen als gevolg van bijvoorbeeld een kasritmeproblematiek zoveel mogelijk worden voorkomen. Bovendien kan geprofiteerd worden van het feit dat het gaat om een pakket van projecten, zodat, mocht er toch een tekort of overschot ontstaan op één van de projecten, dat binnen het totale pakket gecompenseerd kan worden door mogelijke versoberingen of intensiveringen.

Voor alle projecten in de Spoedwet wegverbreding is een inschatting van de kosten gemaakt. De projecten die reeds in het MIT zijn opgenomen, zijn daarin vermeld met een taakstellend budget. Ook voor de overige projecten is inmiddels een inschatting van de kosten gemaakt. De marge waarmee rekening moet worden gehouden is nu zeker nog 50 procent.

File top 50

Als bijlage 2 is de file top 50 van 2001 bijgevoegd. De file top 50 is samengesteld uit gegevens verkregen van het Traffic Information Centre (TIC) Nederland.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

Nr.	Project	MIT/ Fileplan	Inschatting kosten	reductie wachtijd in proc.	Ind. Wachtijd voor	Ind wachtijd na	Verschil voor-na
1,2	A9 Wijkertunnel–Badhoevedorp	MIT	(1)	90	29	4	25
3	A7 Oostbaan richting Hoorn	MIT	(1)	100	15	0	15
4,5	A12 Zoetermeer–Gouda	MIT	(2)	100	28	0	28
		Fileplan	45				
6	A12 Woerden–Gouda	MIT	(3)	90	10	3	7
7,8,9	A12 Utrecht–Duitse grens	MIT	300	90	16	0	16
10,11,12,13	CRAAG (A1/A6/A9)	MIT	(1)	90	13	3	10
14,15	A4/A10	MIT	(1)	90	30	8	22
16	A27 Everdingen–Lunetten	Fileplan	15	100	10	0	10
17,18	A28 Utrecht–Amersfoort	Fileplan	45	100	14	0	14
19	A1 Hoevelaken–Barneveld zuidbaan	Fileplan	10	90	10	3	7
20	A27 Utrecht Noord–knooppunt Eemnes	Fileplan	24	50	24	11	13
21	A27 Gorinchem–Noordeloos	Fileplan	11	25	14	8	6
22	A4 Leidschendam Prins Clausplein	Fileplan	5	10	29	22	7
23	A12 Prins Clausplein–Voorburg	MIT	(2)	10	29	22	7
24	A13 Zestienhoven–Delft Zuid	Fileplan	17	30	25	13	12
25	A20 Terbregseplein	Fileplan	7	100	5	0	5
26	A8/A10 buffer Coenplein	Fileplan	11	20	16	13	3
27	A1 buffer Watergraafsmeer	Fileplan	10	50	21	11	10
28,29,30	A50/A1 Valburg – Arnhem – Deventer	Fileplan	70	100	19	0	5
31	A2 Den Bosch–Eindhoven	Fileplan	30	100	9	0	9
32,33	Tangenten Eindhoven	MIT	16	90	38	6	32
	Totaal gemiddeld			75	361	105	256

Inschatting kosten is aangegeven in miljoenen euro's.

Honderd procent reductie van de wachttijd betekent dat er geen file meer is.

- (1) deze projecten zitten in een package deal in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Taakstellend budget is € 300 miljoen.
- (2) Deze projecten zitten in een package deal Den Haag – Gouda (inclusief Trekvliettracé) en bedragen taakstellend € 200 miljoen.
- (3) Dit project is onderdeel van het project A12 Utrecht West met een taakstellend budget van € 100 miljoen.

De projecten ten laste van het bedrag van € 380 miljoen tellen nu op tot € 300 miljoen. De overige ruim 20% is gereserveerd ten behoeve van nu niet te voorziene projectkosten.

Nr.	Weg	Omschrijving	Richting
1	A 2	Culemborg – Everdingen	Utrecht
2	A 2	Vianen – Kp.Everdingen	's-Hertogenbosch
3	A 9	Kp.Rottepolderplein – Haarlem-Zuid	Amstelveen
4	A 27	Avelingen – Merwedeburg	Breda
5	A 9	Haarlem-Zuid – Badhoevedorp	Amstelveen
6	A 10	Hemhavens S101 – Coentunnel	Kp.Coenplein
7	A 8	Oostzaan – Kp.Coenplein	Amsterdam
8	A 4	Sloten – Kp.De Nieuwe Meer	Amsterdam
9	A 13	Delft-Zuid – Berkel en Rodenrijs	Rotterdam
10	A 2	Kp.Holendrecht – Abcoude	Utrecht
11	A 12	Zevenhuizen – Bleiswijk	Den Haag
12	A 2	Pkp.Aalsterhut – Kp.Leenderheide	Eindhoven
13	A 28	Zwolle-N. – Brug over Overijss. Vecht	Assen
14	A 16	Kp.Klaverpolder – Pkp.de Zuidpunt	Breda
15	A 20	Kp.Kleinpolderpl. – Rotterdam-C. Gouda	
16	A 2	Beesd – Culemborg	Utrecht
17	A 12	Zoetermeer Oost – Bleiswijk	Utrecht
18	A 13	R'dam Overschie – Kp.Kleinpolderpl.	Rotterdam
19	A 12	Kp.Lunetten – Bunnik	Arnhem
20	A 2	Kp.Everdingen – Everdingen	's-Hertogenbosch
21	A 1	Kp.Muiderberg – Muiderberg	Amsterdam
22	A 27	Hilversum – Bilthoven	Utrecht
23	A 10	Amstelveen – Kp.De Nieuwe Meer	Kp.De Nieuwe Meer
24	A 12	Woerden – Nieuwerbrug	Den Haag
25	A 9	Kp.Badhoevedorp – Badhoevedorp	Alkmaar
26	A 27	Werkendam – Merwedeburg	Gorinchem
27	A 9	Aalsmeer – Kp.Badhoevedorp	Alkmaar
28	A 12	Bunnik – Driebergen	Arnhem
29	A 28	De Uithof – Den Dolder	Amersfoort
30	A 2	Maarsse – Breukelen	Amsterdam
31	A 9	Gaasperplas – Kp.Diemen	Kp.Diemen
32	A 9	Kp.Holendrecht – Bullewijk	Kp.Diemen
33	A 20	R'dam-Crooswijk – Rotterdam-C.	Hoek van Holland
34	A 1	Bussum – Blaricum	Amersfoort
35	A 28	Leusden-Zuid – Leusden	Amersfoort
36	A 2	Everdingen – Kp.Everdingen	Utrecht
37	A 2	Veldhoven-Zuid – Veldhoven	Kp.Batadorp
38	A 2	Oog in Al – Utrecht-Centrum	's-Hertogenbosch
39	A 12	Bodegraven – Nieuwerbrug	Utrecht
40	A 2	Veldhoven-Zuid – Kp.De Hogt	Maastricht
41	A 6	Muiderberg – Kp.Muiderberg	Muiden
42	A 1	Kp.Diemen – Muiden	Amersfoort
43	A 16	's-Gravendeel – Kp.Klaverpolder	Breda
44	A 27	Utrecht-Noord – Bilthoven	Almere
45	A 28	Dalfsen – Zwolle-Noord	Zwolle
46	A 16	Pr. Alexander – Kp.Terbregseplein	Kp.Terbregseplein
47	A 2	Veghel – 's-Hertogenbosch-Zuid	's-Hertogenbosch
48	A 7	Purmerend-Zuid – Wijdewormer	Zaandam
49	A 2	Breukelen – Vinkeveen	Amsterdam
50	A 27	Hagestein – Kp.Everdingen	Gorinchem