

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1922

Vragen van het lid **Gerkens** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het effect van spitsstroken*. (Ingezonden 6 juli 2004)

1

Wat is uw mening over het bericht dat de filedruk op de A2 bij Everdingen terug is op het niveau van voor de aanleg van de spitsstroken?¹

2

Kunt u aangeven wat het effect van de aanleg van de spitsstroken is op de verkeerssituatie bij Everdingen? Vindt u dit een gewenst effect en opwegen tegen de hoge kosten voor de aanleg van spitsstroken? Kunt u uw antwoord toelichten?

3

Kunt u aangeven in hoeverre mensen hun reisgedrag veranderen door spitsstroken? Wat is uw mening hierover?

4

Bent u bereid te onderzoeken wat de effecten van spitsstroken zijn? Zo ja, bent u ook bereid de investeringen in spitsstroken te bevriezen in afwachting van de resultaten van dit onderzoek? Zo neen, waarom niet?

¹ www.vid.nl, 2 juli jl. (verkeersinformatiedienst).

Antwoord

Antwoord van minister **Peijs** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 16 juli 2004)

1

De filedruk in termen van filezwaarte op de A2 bij Everdingen is in de periode 2003 – 2004 inderdaad toegenomen. Naar mijn mening is de verklaring die daarvoor gegeven wordt niet juist. Belangrijkste oorzaak is dat vanaf medio februari 2004 op de A2 ter hoogte van de passage van de Diefdijk werkzaamheden worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden veroorzaken een tijdelijke capaciteitsbeperking met als gevolg een verminderde doorstroming ter plekke.

2

De spitsstrook op de westbaan (voor het verkeer in de zuidelijke richting) is mede aangelegd om de kop van de file op de A2 ter hoogte van knooppunt Everdingen in zuidelijke richting te verplaatsen zodat de verbindingen naar de A27 in het knooppunt Everdingen (langer) vrij blijven van congestie. In feite werkt de spitsstrook op de westbaan dus als buffer. Dit was door Rijkswaterstaat ook zo voorzien. Uit de evaluatiestudie van deze spitsstrook blijkt dat dit effect ook daadwerkelijk is opgetreden. Uit de evaluatie blijkt per saldo binnen het

totale onderzoeksgebied een positief (netwerk)effect met reductie van de voertuigverliesuren.

Voor de spitsstrook op de oostbaan (verkeer in noordelijke richting) geldt dat de kop van de file is verplaatst in zuidelijke richting. De positieve effecten van deze spitsstrook zijn dan ook met name zichtbaar op het wegvak ten noorden van de toerit Leerdam. Ook hier geldt dat de filezwaarte op netwerkniveau is afgenomen.

De kosten voor de spitsstroken op de A2 bedroegen circa € 7 miljoen. Uit de evaluatiestudie blijkt dat de opbrengsten (ten gevolge van een besparing van voertuigverliesuren) van de spitsstrook op de westbaan (in zuidelijke richting) na drie jaar hoger zijn dan de aanlegkosten. Die van de oostbaan hebben een langere terugverdientijd. Hierbij zijn de genoemde (positieve) netwerkeffecten als gevolg van het filevrij houden van knooppunt Everdingen meegenomen. Uit een eerdere evaluatie van de spitsstrook op de A28 bleek sprake van een positieve kostenbaten verhouding en bedroeg de terugverdientijd daar ca. 3 jaar.

3

Uit de evaluaties van de spitsstroken op de A28 en A27 blijkt dat de verkeerseffecten (en dus ook het reisgedrag) sterk afhangen van de

specifieke locatie van de betreffende spitsstrook binnen het totale wegennet. Bij de meeste spitsstroken is sprake van een «terug naar de spits effect» (dat wil zeggen dat mensen weer later van huis gaan dan in de situatie dat er nog geen spitsstrook was). Uit evaluaties blijkt geen directe toename van het verkeer als gevolg van de openstelling van spitsstroken. De overstap van bijvoorbeeld openbaar vervoer naar de auto (ook wel aangeduid als modal shift) zijn in de evaluaties van de spitsstroken niet diepgaand onderzocht. Wel blijkt uit enkele enquêtes dat er in zeer geringe mate sprake is van een toename van autoverkeer door overstap vanuit het openbaar vervoer. Ook hiervoor geldt dat de invloed op het reisgedrag heel sterk afhankelijk zal zijn van de specifieke locatie van de spitsstrook. Dit beeld wordt bevestigd in ander onderzoek.

4

Ja, de pilots van de bestaande spitsstroken zijn destijds geëvalueerd. Over de resultaten daarvan bent u op 27 februari 2001 per brief DGP/VI/U/01.00596 geïnformeerd. Voor de nog te realiseren spitsstroken is in het kader van de Spoedwet wegverbreding de verplichting opgenomen om 3 jaar na inwerkingtreding van deze Wet de Staten-Generaal een verslag te zenden over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet. Hiervoor is door Rijkswaterstaat een monitoringprogramma opgezet waarin de verkeerskundige effecten van de aanleg van de spitsstroken worden vastgelegd.