

Vergaderjaar 1997–1998

**25 022**

**Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland**

**25 603**

**Meerjarenprogramma Infrastructuur en  
Transport 1998–2002**

**Nr. 12**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 november 1997

In de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid heb ik voor een aantal geselecteerde achterlandverbindingen (de A1, de A2/A76, de A4/A16 en de A12 ten oosten van Utrecht) een verkenning aangekondigd. Op basis van de uitkomsten van deze verkenningen kon besluitvorming over de te starten planstudies plaatsvinden.

Het doet mij genoegen u een tot tevredenheid stemmende voortgang in de procedures op deze achterlandverbindingen te kunnen melden. Voor het eerst wordt een goed inzicht gegeven in de bereikbaarheidsproblematiek op het niveau van achterlandverbindingen in hun geheel. Dit vormt een goed vertrekpunt voor een integrale benadering bij het zoeken naar oplossingen. Daarbij moet, conform het gestelde in de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid, niet louter en alleen worden gedacht aan maatregelen ter vergroting van de wegcapaciteit. Vooral in de stadsgebieden zullen ook flankerende en doelgroepgerichte maatregelen genomen moeten worden.

In het onderstaande geef ik u per achterlandverbinding een overzicht van de door mij voorgestane verdere procedure.

Voor de A12 was het merendeel van de informatie reeds verzameld als onderdeel van de onderzoeken naar de HST-Oost. Dit heeft er toe geleid dat de planstudies voor de A12 tegelijk met de planstudies voor de HST-Oost het afgelopen jaar van start zijn gegaan.

Voor de A1, de A2/A76 en de A4/A16 zijn de verkenningen inmiddels uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten zijn mijn ambtgenote van VROM en ik tot de conclusie gekomen dat voor de volgende weggedeelten overgang naar de planstudiefase gerechtvaardigd is.

De A1: een studie voor het gedeelte van het knooppunt Eemnes tot aan de Duitse grens. Uit de verkenning blijkt dat op diverse gedeelten van dit traject in de toekomst congestieproblemen zijn te verwachten. Een studie voor het gehele traject maakt een integrale benadering voor de gehele achterlandverbinding mogelijk, zodat over eventuele verbredingen van

deeltrajecten of alternatieve maatregelen in samenhang kan worden besloten.

Daarbij zal rekening gehouden worden met het feit dat de in 2010 verwachte congestie-percentages niet op alle wegvakken gelijk zijn en dus wellicht een gedifferentieerde benadering vragen. Dat wil zeggen dat op die wegvakken waar nu een congestiepercentage van minder dan 2 % in 2010 verwacht wordt, in eerste instantie naar effecten van eventuele verbreding van aansluitende wegvakken gekeken zal worden. De reeds lopende planstudie CRAAG zal uiteraard in het totaalbeeld betrokken worden.

De A2: een studie voor het gedeelte Amsterdam–Duitse grens. Ook voor deze achterlandverbinding blijkt uit de verkenning dat op een aantal wegvakken in de toekomst congestie is te verwachten. Over een aantal wegvakken zijn onlangs of worden binnenkort beslissingen genomen in het kader van lopende Tracéwet procedures. Deze procedures zullen normaal worden afgerond, zo nodig vooruitlopend op een duurzamer oplossing. Bij de de rondweg Den Bosch is reeds voor een toekomstvaste oplossing gekozen (4\*2). In het standpunt met betrekking tot Everdingen-Deil heb ik reeds aangegeven hier in twee fasen te werk te willen gaan; in eerste instantie nu een verbreding naar 2\*3 en vervolgens een nieuwe studie om te komen tot een blijvende situatie. De overige planstudies zijn in een stadium waarin voldoende ruimte is om een in het totaalbeeld passende oplossing te kiezen.

De A4: een studie van het nieuwe knooppunt De Hoek bij Hoofddorp tot aan het Prins Clausplein. Bezien zal moeten worden of er in aanvulling op de recente beslissing over het wegvak Burgerveen–Leiden nadere maatregelen noodzakelijk zijn. Ten noorden van Hoofddorp is reeds een besluit genomen over het realiseren van de A5. Het gedeelte Badhoevedorp–Nieuwe Meer is onderdeel van de strategische interventie Zuidas. Voor weggedeelten ten zuiden van het knooppunt Prins Clausplein geeft de verkenning aan dat de in het recente verleden genomen beslissingen en de lopende planstudies voldoende ruimte bieden voor een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen, zodat nieuwe planstudies niet aan de orde zijn.

Bovenstaande studies hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat ze betrekking hebben op langere weggedeelten dan gebruikelijk, hetgeen een wijziging betekent ten opzichte van de gebruikelijke aanpak. Zoals uiteengezet geef ik hieraan de voorkeur, omdat dit een samenhangende aanpak mogelijk maakt. De integrale benadering die in de verkenningen is gevolgd wil ik graag vasthouden. Ter nadere toelichting moge het volgende dienen.

De studies beogen een duurzame oplossing van de in de verkenningen geconstateerde bereikbaarheidsproblemen. Duurzaam in die zin dat de te kiezen maatregelen ook op langere termijn een afdoende oplossing bieden voor de verkeersproblematiek en passen binnen het ruimtelijke en milieubeleid. Daarbij moet voorkomen worden dat het oplossen van capaciteitsproblemen op het ene wegvak zodanige consequenties (qua bereikbaarheid en leefbaarheid) heeft voor aangrenzende wegvakken, dat voor die aangrenzende wegvakken weer nieuwe planprocedures nodig zijn. Bij de benadering die ik mij nu voorstel kunnen dergelijke consequenties en de eventueel daaruit voortvloeiende maatregelen rechtstreeks binnen een studie zichtbaar worden gemaakt en worden beoordeeld, respectievelijk onderdeel uitmaken van de besluitvorming. Ik verwacht hiermee tevens een verbetering en versnelling van de besluitvorming te bereiken, zoals in de nota Samenwerken aan Bereikbaarheid beoogd.

Als bijlage bij deze brief vindt u de verkenning A2/A76<sup>1</sup>. In verband met het productieproces kan ik u de verkenningen A1 en A4/A16 pas later deze maand doen toekomen. Ik stel er echter prijs op de Kamer voorafgaand aan de MIT behandeling al op de hoogte te stellen van de voortgang op genoemde achterlandverbindingen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.