

Vergaderjaar 2001–2002

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 48

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2002

Conform afspraak tijdens het heropende notaoverleg inzake het NVVP op 28 januari 2002 zend ik u hierbij mijn reacties op de moties die tijdens dit debat zijn ingediend.

Motie 41

Ik ben bereid om de volgende actie in de flexibele beleidsagenda deel C op te nemen: *Binnen twee jaar na vaststelling van het NVVP zullen kwantitatieve doelstellingen voor het spoorwegnet worden ontwikkeld.*

Motie 42

Conform de strekking van deze motie ben ik bereid in paragraaf 2.2.1 van de PKB de zin toe te voegen: *In het verkeer en vervoerbeleid van de rijks- en decentrale overheden zal de creatieve organisatie van de mobiliteit, uitgaande van de ketenbenadering, een belangrijke plaats innemen.*

Motie 43

Deze motie is vergelijkbaar met motie 28 maar nu met een bredere onder-tekening. In mijn eerdere reactie op motie 28 heb ik reeds aangegeven geen bezwaar tegen deze motie te hebben. Ik stel u voor de volgende (aangepaste) actie in deel C op te nemen: *«In overleg met het Fietsberaad, VNG, provincies, kaderwetgebieden en de Unie van Waterschappen wordt bezien of generieke maatregelen genomen kunnen, en moeten worden, gericht op het stimuleren van goed fietsbeleid. De mogelijkheid van een bonussysteem voor fietsvriendelijke gemeenten wordt hierbij meegenomen. In de monitor van het NVVP zal hiervan verslag worden gedaan.*

Motie 44

Deze motie heeft dezelfde strekking als motie 30. Ook met betrekking tot motie 44 wil ik niet vooruitlopen op de evaluatie van de uitvoeringsnota klimaatbeleid. Ik ontraad u derhalve deze motie. Wel stel ik voor conform mijn reactie op motie 30 de al daarin genoemde actie in deel C op te nemen.

Motie 45

De motie stelt voor de basiskwaliteit te verhogen van zestig tot tachtig kilometer per uur. Deze motie raad ik u ten zeerste af. Om de motie te kunnen uitvoeren zijn grote extra investeringen nodig. Ter indicatie: een snelheid van 80 km/uur zou een investering vereisen van minimaal € 24 à 30 mrd in plaats van € 8 à 11 mrd bij 60 km/uur. Deze hoge investering ligt ver weg van maatschappelijk optimum. Indien deze snelheid nagestreefd wordt middels alleen verkeersmanagement-maatregelen als toeritdoserings dan leidt dit tot averechtse effecten op de capaciteit van het netwerk, inclusief het onderliggende netwerk. Bijlage 1 gaat hier nader op in. Voorts treft u zoals toegezegd een overzicht aan van een aantal trajecten met de snelheden zoals deze gemiddeld in de eerste elf maanden van 2001 waren.

Rondje Randstad

Met betrekking tot de stand van zaken rond Rondje Randstad zal ik u op korte termijn separaat informeren

A6/A9

In aanvulling op mijn reactie op motie 11 heb ik uitgesproken dat een eventuele wegverbinding tussen A6 en A9 alleen aanvaardbaar is als geen onherstelbare schade wordt aangericht aan de waterhuishouding aldaar. Een brede gebiedsgerichte verkenning zal worden uitgevoerd naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid tussen Schiphol/Amsterdam en Almere te verbeteren.

Als bijlage treft u een aangepaste PKB hoofdwegennetkaart aan.¹ Hierop is een uitgebreider zoekgebied voor A6/A9 verbinding aangegeven.

NB op deze kaart zijn twee technische fouten gecorrigeerd: voor de A5 (westrandweg bij Amsterdam) is al een tracébesluit genomen, derhalve is geen reservering nodig en ook voor de N57 is een tracébesluit genomen om deze ter hoogte van Middelburg ten noord oosten van Middelburg te laten lopen in plaats van ten zuid oosten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het NVVP beoogt een basiskwaliteit in 2020 op het autosnelwegennet van gemiddeld tenminste zestig kilometer per uur, op trajecten van 30 km lengte, gemiddeld over de drukste uren op werkdagen. Op veel wegen betekent dit een forse verbetering ten opzichte van de huidige situatie (zie bijlage 3).¹

Uit de berekeningen in het kader van het NVVP blijkt dat met de voorgestelde beleidsmix op langere trajecten een hogere snelheid wordt gehaald. Zo wordt op de trajecten Den Haag–Arnhem en Den Haag–Groningen in 2020 ook in de drukste periode gemiddeld ca 95 km/u gehaald.

Het NVVP gaat uit van het optimaliseren van de capaciteit van het net door een combinatie van verkeersmanagement (een belangrijk element van benutten) en bouwen van extra capaciteit.

In de motie wordt gesteld dat bij een gemiddelde snelheid tussen de 70 en 90 km de doorstroming maximaal zou zijn. De these is gebaseerd op de veronderstelling dat, door auto's gedoseerd toe te laten tot het netwerk, de snelheid zou kunnen toenemen tot 70 à 90 km per uur en dat daarbij de doorstroomcapaciteit (aantal auto's over de weg) wordt gemaximeerd. De capaciteitsstijging door dosering zou – zo wordt in de in het debat aangehaalde studies verondersteld – 25 tot 30 procent zijn. Uit recent Nederlandse en Amerikaanse evaluatiestudies blijkt echter dat met dosering wel capaciteitswinst te behalen is, maar maximaal 10 procent.² Met een stringenter dosering daalt de totale capaciteit. De gemiddelde snelheid op de specifieke locatie neemt dan weliswaar toe, maar de gemiddelde snelheid van de totale reis neemt af doordat de wachttijd is verschoven naar het onderliggend wegennet of naar andere locaties op het hoofdwegennet.

Uit het oogpunt van optimalisatie van maatschappelijke kosten en baten is een basiskwaliteit (ondergrens) van 60 km per uur ook verantwoord.

Wegens de hoge kosten van uitbreiding van capaciteit levert een hogere basiskwaliteit per saldo geen hogere netto maatschappelijke baten indien deze hogere snelheid moet worden bereikt met investeringen (de baten door reistijdwinst zijn minder dan de extra kosten).

Om een gemiddelde doorstroomsnelheid van ten minste 60 km/u te halen is uitgaande van de NVVP beleidsmix van benutten, bouwen en beprijzen zo'n 360 tot 500 km extra weglengte nodig. Voor een snelheid van 70 km is 900 tot 1000 km extra rijstrook nodig, voor 80 km is 1100 tot 1400 km nodig. Een kilometer snelweg kost ongeveer € 21,4 mln, maar naarmate er meer moet worden gebouwd worden de gemiddelde kosten per kilometer hoger (meer knooppunten en dergelijke). Dit betekent dat de snelheid van 80 km per uur een investering vereist van minimaal € 24 à 30 mrd in plaats van € 8 à 11 mrd bij 60 km per uur.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Ten Years of ramp-metering in the Netherlands, 2000 en Twin cities ramp meter evaluation, 2001.