

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 mei 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG/NW2007/711/48978	2060713010
Onderwerp	
Beantwoording kamervragen over de Westrandweg en de tweede Coentunnel	

Geachte voorzitter,

Het lid Roemer van de fractie van de SP heeft vragen gesteld over de Westrandweg en de tweede Coentunnel. Hierbij treft u de antwoorden aan.

1. Kunt u aangeven waarom de rapporten en bijlagen van Rijkswaterstaat uit 2004/2005 over de aanleg van de tweede Coentunnel en de Westrandweg flink verschillen met de versies uit 2006/2007 voor wat de verkeersintensiteiten betreft in de situaties zonder en met aanleg? Wat is uw mening over deze grote verschillen?
1. De verschillen in verkeersintensiteiten zijn te verklaren doordat in 2006/2007 een ander verkeersmodel is gebruikt dan in 2004/2005. Voorheen gebruikte Rijkswaterstaat voor verkeersstudies in de Noordelijke Randstad het zogenaamde Noordvleugelmodel. Bij onderzoeken die zijn gestart na 1 januari 2005 is gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model (NRM). Dit laatste model is een state-of-the-art model dat betrouwbaardere voorspellingen geeft dan het Noordvleugelmodel. Het NRM houdt er bijvoorbeeld rekening mee dat automobilisten reageren op filevorming door te kiezen voor een andere route, een ander vervoermiddel of een andere vertrektijd. Het Noordvleugelmodel hield hiermee minder rekening, waardoor op wegen met veel congestie relatief hoge prognoses werden afgegeven. Daarnaast gaf het Noordvleugelmodel alleen een modelmatige voorspelling voor de spits, waarvan de voorspelling voor het etmaal werd afgeleid. Het NRM berekent wel aparte prognoses voor het etmaal. Ik acht de verschillen afdoende verklaarbaar.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1, Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95  
Internet [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

2. Deelt u de mening dat de grote verschillen tussen deze beide rapporten opmerkelijk zijn? Kunt u aangeven welke verkeersmodellen bij deze rapporten zijn gebruikt? Bent u bereid de verkeersmodellen bij Rijkswaterstaat eens grondig tegen het licht te houden en waar mogelijk te verbeteren? Kunt u uw antwoord toelichten?
2. Ik deel die mening niet, zie het antwoord op vraag 1.  
De gebruikte verkeersmodellen zijn het Noordvleugelmodel en het NRM, zie het antwoord op vraag 1. De verkeersmodellen van Rijkswaterstaat worden regelmatig getoetst en waar mogelijk verbeterd.
3. Klopt het dat tussen 2004/2005 en 2006/2007 de voorspellingen voor het aantal auto's over deze nieuwe weg flink verminderd is? Hoe verklaart u dit verschil? Is er sprake van een algehele daling van de verwachtingen van het autogebruik in de regio Amsterdam? Kunt u uw antwoord toelichten?
3. Het klopt dat de voorspelling voor het aantal auto's in de Coentunnel verminderd is. Dit is het gevolg van de onder 1 beschreven modelverbetering. Voor het autogebruik in de regio Amsterdam wordt geen daling verwacht. De ruimtelijke en economische ontwikkelingen leiden juist tot een toename van het autogebruik.
4. Is in de onderzoeken naar de noodzaak van deze weg rekening gehouden met de ontwikkelingen van het openbaar vervoer in de regio? Kunt u uw antwoord toelichten?
4. Ja, de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio is meegenomen in de onderzoeken en verkeersprognoses. In de Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel zijn pakketten met vergaande maatregelen in het OV onderzocht, waarover in het Standpunt Capaciteitsuitbreiding Coentunnel is geconcludeerd dat deze geen substantiële bijdrage leveren aan de oplossing van de problemen op de weg. In de recente NRM-berekeningen is uitgegaan van realisatie van projecten als de Noord-Zuidlijn, de Zuidtangente en de IJtram. Ook is in deze berekeningen rekening gehouden met een vernieuwde dienstregeling van de NS en tariefontwikkelingen in het openbaar vervoer.
5. Kunt u aangeven wat de gevolgen van de aanleg van de tweede Coentunnel zijn op de verkeersintensiteit, de filedruk en de luchtkwaliteit op de aan- en afvoerwegen in Amsterdam? Wat is uw mening hierover?
5. Het beeld voor de aan- en afvoerwegen is verschillend. Op enkele wegen in de buurt van de Coentunnel stijgt de intensiteit, terwijl deze op vele andere wegen juist daalt. Het totaal aantal voertuigkilometers op het wegennet van de gemeente Amsterdam daalt door de aanleg van Tweede Coentunnel en Westrandweg. Dit zal over het geheel genomen een positief effect hebben op de filedruk en de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet.

6. Acht u een uitgave van 1,2 miljard euro gerechtvaardigd voor een weg die het aantal voertuigverliesuren in de regio Amsterdam met slechts 4% vermindert 3, het klimaat aantast, de lucht verder vervuult en de landschapswaarde van de Osdorper polders aantast? Kunt u uw antwoord toelichten?
6. Ja, ik vind een uitgave van €1,2 miljard voor de aanleg van de Tweede Coentunnel en Westrandweg gerechtvaardigd.  
 Door de aanleg van de Tweede Coentunnel wordt een notoir knelpunt in de Noordvleugel van de Randstad aangepakt. De verbetering van de bereikbaarheid is noodzakelijk om de Noordvleugel van de Randstad internationaal te laten concurreren met omliggende gebieden. De aanleg van de Westrandweg is noodzakelijk om een belangrijk deel van het doorgaande tunnelverkeer af te leiden van de Ring A10-West, wat mede nodig is voor de kwaliteit van de leefomgeving in de directe nabijheid van de A10-West.  
 Door projectspecifieke maatregelen (afzuiginstallatie en schoorsteen bij de tunnelmonden, luchtschermen en tijdelijk instellen van een maximum snelheid van 80 km/uur) te nemen wordt bij de Tweede Coentunnel en naar verwachting ook bij de Westrandweg voldaan aan de luchtkwaliteitseisen, zoals vastgelegd in het BLK 2005. Voor de Westrandweg zal dit in het Tracébesluit definitief moeten worden aangetoond. Uitvoeren van het Tracébesluit van de Tweede Coentunnel is onlosmakelijk verbonden met het nemen van het Tracébesluit Westrandweg. Aan de inpassing van de Tweede Coentunnel en van de Westrandweg is uitgebreid aandacht besteed. Zo is voor de Westrandweg een natuurtoets uitgevoerd en is een landschapsplan opgesteld, waarbij onder meer uitgangspunt is het bestaand landschap van sloten en grasland in de Osdorper polders zoveel mogelijk te behouden.
7. Bent u bereid ook te bekijken wat de gevolgen van investeringen in het openbaar vervoer kunnen zijn op de voertuigverliesuren? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?
7. Voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen in de Noordvleugel van de Randstad is het van belang dat én wordt geïnvesteerd in de weginfrastructuur én in het openbaar vervoer.. Zoals reeds uit onderzoek bleek (zie antwoord op vraag 4) betekent investeren in het openbaar vervoer niet dat daarmee ook altijd een substantiële bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de problemen op de weg. De aanleg van de Tweede Coentunnel en van de Westrandweg blijft noodzakelijk.
8. Kunt u aangeven wanneer u het Tracébesluit over de Westrandweg vaststelt?
8. Naar verwachting zal ik, in overeenstemming met de minister van VROM, het tracébesluit Westrandweg in juli 2007 vaststellen.

9. Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór het Kamerdebat over wegen, zodat dit hierbij betrokken kan worden?

9. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings