

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

-

Datum

24 mei 2007

Ons kenmerk

DGP/WV/07.00965

Onderwerp

Kamervragen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

30800A-57

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op uw vragen, verwoord in kamerstuknummer 30800A-57.

1. Kunt u aangeven wanneer en hoe de fouten in de aannames door uw ambtenaren zijn ontdekt?
1. Op 8 maart 2007 is een fout gemeld door de directeur van een gespecialiseerd externe bureau dat de verkeersberekeningen heeft uitgevoerd.
2. Wanneer bent u hierover geïnformeerd?
2. 8 maart is mij mondeling gemeld dat er mogelijk een foute aanname gedaan is in het verkeersmodel. Door RWS is dit op 14 maart bevestigd. Tot 30 maart is vervolgens nagegaan of er naast de gemelde fout ook andere foute aannames gedaan zijn.
3. Zijn de gemaakte fouten bij een interne dienst of door een extern bureau gemaakt?
3. De fout is gemaakt door een extern bureau dat in opdracht van Rijkswaterstaat de verkeersberekeningen heeft uitgevoerd.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

- 4 Wat is de oorzaak en het ontstaan van deze fouten?
4. Per abuis is een nationale vorm van prijsbeleid meegenomen. Een verkeerskundig adviesbureau heeft per abuis een deel van de invoer van een andere studie overgenomen in de berekeningen voor de A74.
5. Welke verbetermaatregelen zijn er genomen?
- 5 Zoals ik in mijn brief van jl. 30 maart ( 30 800A,nr. 57) heb aangegeven implementeert Rijkswaterstaat momenteel verbetermaatregelen om de kwaliteit van verkeersprognoses te verbeteren. Dit zijn de volgende maatregelen:
  - Er wordt een intern gebruiksprotocol voor verkeersmodellen opgesteld;
  - Van alle planstudieprojecten worden zowel de algemene beleidsuitgangspunten als de planspecifieke aannames voor de verkeersprognoses expliciet vastgelegd;
  - De verantwoordelijkheid op het gebied van kwaliteitsbewaking voor verkeersberekeningen in projectstudies wordt centraal neergelegd bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat;
  - De binnen Rijkswaterstaat aanwezige verkeerskundige expertise wordt beter benut door de regionale inzet van landelijke specialisten;
  - De verkeersmodellen zelf worden verder geüniformeerd.
6. Is zorgvuldig en per project nagegaan of de problematiek van het verkeerd gebruik van verkeersmodellen ook bij andere projecten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat speelt? Zo ja, bij welke zou dit het geval kunnen zijn en wat zijn de consequenties daarvan voor de voortgang van deze projecten?
6. Andere projecten zijn gecontroleerd. De instelling die bij de A74 fout was, het uitvoeren van berekening met een landelijke vorm van prijsbeleid, is in andere projecten correct uitgevoerd.
7. Wanneer informeert u de Kamer over het vervolg van de planstudieprocedure voor de A4 Delft-Schiedam?
- 7 Over het vervolg van de planstudieprocedure A4 Delft-Schiedam zal ik u voor het Algemeen Overleg van 6 juni nader informeren.
8. Waarom kiest u bij de A74 voor een nieuw OTB, terwijl bij de Coentunnel gekozen wordt voor het wijzigen van het bestaande OTB?
- 8 Het Ontwerp Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel is in mei 2004 vastgesteld en heeft vervolgens ter inzage gelegen. De redenen voor de aanpassing van het eerdere OTB zijn met name de nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van de luchtkwaliteit, en de wens om tegemoet te komen aan diverse inspraakreacties. Deze wijzigingen hebben geen effect op de ligging van de weg en/of het ruimtebeslag hetgeen bij het OTB A74 wel het geval is. De oude Tracéwet, die

nog wel van toepassing is op het OTB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel, biedt de mogelijkheid van een verkorte procedure, waarbij alleen de betreffende afwijkingen op het OTB ter visie worden gelegd. Gezien de aard en omvang van de wijzigingen en de wens om vertraging in de procedure te beperken, is er bij het OTB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel voor gekozen geen nieuw OTB vast te stellen, maar het eerder vastgestelde OTB te wijzigen.

Ook het OTB voor de A74 heeft in 2004 ter visie gelegen. Naar aanleiding van de inspraakreacties over de verkeersprognoses is het OTB toen niet omgezet in een Tracébesluit. De actuele verkeersprognoses laten aanzienlijk hogere verkeerscijfers zien dan de cijfers uit het OTB uit 2004, hetgeen gevolgen heeft voor de effecten voor geluid en luchtkwaliteit en de daaraan gerelateerde mitigerende maatregelen en maatregelen ter compensatie van natuurschade. Ook zijn er een aantal kleine infrastructurele wijzigingen in het ontwerp. Hierdoor is een nieuwe plankaart noodzakelijk. Gezien de aard en omvang van de wijzigingen kon bij de A74 niet volstaan worden met een wijziging van het OTB maar is een nieuw OTB opgesteld.

9. Kunt u een analyse geven van de overlast die voor de stad Venlo zal ontstaan, doordat er geen goede aansluiting is tussen A73 en A74 in de tussenliggende periode? Bent u bereid extra voorzieningen / investeringen te doen voor wat betreft de verkeersoverlast in de tussenliggende periode tot de realisatie van de A74?
  
9. Zolang de A74 nog niet gerealiseerd is zal een groot deel van het doorgaand verkeer haar huidige route via het stedelijk gebied van Venlo blijven kiezen. Mogelijk zal na het gereedkomen van de A73, een deel van het vrachtverkeer over een langere afstand van het snelwegennet gebruik maken en elders een grensovergang zal kiezen. Daarmee kan een verdere belasting van de huidige "Klagenfurt route" in Venlo voorkomen worden.  
Ik ben me er ten volle van bewust dat de problemen in Venlo op zo kort mogelijke termijn opgelost moeten worden en ik zet alles op alles om hiervoor te zorgen. Daarom ook wordt momenteel door de provincie Limburg, in samenwerking met RWS, een benuttingsstudie uitgevoerd, gericht op het nemen van korte termijn maatregelen in de regio Venlo, en zal er een studie gestart worden naar het vrachtverkeer op de A67. Besluiten hierover zullen in het kader van het MIRT 2008 aan u worden gemeld.
  
10. Bent u bereid om, met als doel de luchtkwaliteit, een haalbaarheidsonderzoek te starten om voor het traject / tracé A74 een meetsysteem te introduceren dat gekoppeld is aan een systeem van dynamische maximumsnelheid en verkeersgeleiding, zoals binnenkort wordt geïntroduceerd op het traject ten zuiden van Tilburg?
  
10. Er wordt een onderzoek voorbereid om te bezien hoe dynamische maximumsnelheden een bijdrage kunnen leveren aan (onder andere) de verbetering van de luchtkwaliteit. De A58 bij Tilburg is daarbij een mogelijke locatie. U zult hierover geïnformeerd worden zodra de evaluatie opzet en de locaties voor de proeven zijn bepaald. Voor de A74 biedt een dynamische maximumsnelheid naar verwachting onvoldoende

mogelijkheden om aan de luchtkwaliteitseisen te kunnen voldoen. In de luchtonderzoeken die voor de A74 worden uitgevoerd wordt al uitgegaan van een snelheidsverlaging naar 80km/uur. Dit naast het plaatsen van schermen ten behoeve van de luchtkwaliteit. Indien nodig kan daarnaast bezien worden of het introduceren van een meetsysteem, gekoppeld aan verkeersgeleiding zinvol is.

11. Als het kwaliteitsborgingssysteem, dat Rijkswaterstaat naar aanleiding van misrekening bij de A4 heeft ontworpen, al eerder was ingevoerd, zou de misrekening met de A74 dan voorkomen kunnen zijn?
- 11 Verkeersmodellen zijn complex en fouten zijn nooit volledig uit te sluiten. Twee maatregelen die genoemd worden in vraag vijf, inzet van landelijke specialisten en het interne gebruikersprotocol, hadden het per abuis meenemen van een nationale vorm van prijsbeleid mogelijk tijdig aan het licht gebracht.

In mijn brief van 30 maart 2007 ( 30 800A,nr. 57) heb ik u gemeld dat ik het belangrijk vind alle feiten goed in beeld te hebben alvorens een volgende stap in de besluitvorming over de A74 te zetten. In het Bestuurlijk voortgangsoverleg over het MIT 2007, dat voor 29 mei gepland staat, verwacht ik met de regio hierover afspraken te maken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings