

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

1384

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het niet afnemen van files na de opening van de Velsertunnel* (ingezonden 13 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 maart 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Na opening tunnel niet minder files»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusie dat «de Velsertunnel dan wel iets verhoogd is, maar er is geen verkeersknelpunt opgelost»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het doel van het project Renovatie Velsertunnel was een volledige renovatie van de 60 jaar oude tunnel. Zo zijn bijna alle tunnelinstallaties, zoals de ventilatie en het camerasysteem gemoderniseerd of compleet vervangen. Tussen de twee tunnelbuizen zijn vijf nieuwe veilige ruimtes gebouwd. Daarnaast is de doorrijhoogte van de Velsertunnel met 12 centimeter vergroot.

De Velsertunnel is geen structureel knelpunt in het netwerk. Het toevoegen van extra capaciteit is in het geval van de Velsertunnel ook niet nodig. Er zijn geen structurele files op de A22, die worden veroorzaakt door een tekort aan capaciteit van de Velsertunnel (in combinatie met de parallel gelegen Wijkertunnel). Daarnaast is de verwachting dat met de verhoging van de Velsertunnel met 12 cm het aantal stremmingen, veroorzaakt door te hoge vrachtwagens, zal afnemen. Ook zal het aantal sluitingen vanwege schaderparaties afnemen. Dit zal een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de A22 hebben, het aantal incidentele files neemt af.

¹ http://www.haarlemsdagblad.nl/regionaal/haarlemmermeer/article28993305.ece/Na-opening-Velsertunnel-niet-minder-files_

Vraag 3

Kunt u zich voorstellen dat veel automobilisten de hoop hadden dat met het openstellen van de Velsertunnel het verkeer richting Haarlem-Alkmaar in de avondspits beter zou doorstromen of is er sprake van een misverstand (zoals de Verkeersinformatiedienst stelt)? Indien u ook meent dat er sprake is van een misverstand, kunt u dan uiteenzetten waarom automobilisten niet mochten verwachten dat de files op de A9 zouden afnemen ná de opening van de Velsertunnel?

Antwoord 3

Tijdens de afsluiting van de Velsertunnel, een periode van 9 maanden, werd het verkeer van de A22 omgeleid via de Wijkertunnel en A9, die daarmee dagelijks 120.000 voertuigen te verwerken kreeg. Weggebruikers op de A9 hebben hierdoor veel overlast gehad, omdat het leidde tot een extra reistijd van een half uur. Hierover is door Rijkswaterstaat gecommuniceerd naar de weggebruiker. Deze vertragingen zijn er niet meer sinds de openstelling van de Velsertunnel in januari. Het verkeer stroomt beter door op de A9, omdat het verkeer zich weer verdeelt over de A9 en de A22.

Mogelijk is er een misverstand ontstaan in het idee dat het onderhoud aan de Velsertunnel zou zorgen voor extra capaciteit in de Velsertunnel. Daar is echter geen sprake van. Zowel op de A22 bij de Velsertunnel als op de A9 bij de Wijkertunnel is geen extra capaciteit toegevoegd aan het netwerk. Reden is dat er voldoende capaciteit is op dit deel van het netwerk.

Vraag 4

Deelt u de mening van Rijkswaterstaat dat er een merkbaar effect op het verkeer door het aantrekken van de economie en dat daardoor de openstelling van de Velsertunnel niet het verwachte effect heeft? Moet uit de woorden van Rijkswaterstaat worden opgemaakt dat de capaciteit van de Velsertunnel door het aantrekken van de economie nu reeds te beperkt is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja, ik deel de mening dat er een merkbaar effect is op het verkeer (een toename) door het aantrekken van de economie. De toename is ook merkbaar op de A22 bij de Velsertunnel, maar leidt niet tot een structureel knelpunt. Samen met de Wijkertunnel is er voldoende capaciteit om de groei op te vangen.

Het effect blijkt ook uit de publieksrapportages die Rijkswaterstaat drie keer per jaar uitbrengt. Hierin staan informatie over openstellingen, locaties met het meeste reistijdverlies en veranderingen in reistijdverlies in kaart- en tabelvorm. De meest recente rapportage heb ik u toegezonden op 14 februari 2017.

Vraag 5

Deelt u de gedachte dat de huidige files bij de Velsertunnel vooral veroorzaakt worden door de werkzaamheden op de A9 bij Badhoevedorp of zullen aanpassingen aldaar nog steeds geen oplossing zijn voor het fileprobleem tussen het Rottepolderplein en de Wijkertunnel, omdat, zoals Rijkswaterstaat stelt, het eigenlijke knelpunt verder op de A9 ligt, ter hoogte van Zijkanaal C? Indien u de visie van Rijkswaterstaat deelt, moet dan de onvermijdelijke conclusie zijn dat de renovatie van de Velsertunnel voor de fileproblemen geen soelaas biedt?

Antwoord 5

Nee, die gedachte deel ik niet omdat er geen structurele files bij de Velsertunnel op de A22 zijn. De verhoging van de Velsertunnel moet er toe leiden dat het verkeer minder vaak stil staat ten gevolge van een hoogtemelding bij de tunnel. De vergroting van de doorrijhoogte zal naar verwachting leiden tot een vermindering van het aantal stremmingen door te hoge vrachtwagens en hiermee tot een minder incidentele files.

De gedachte dat de werkzaamheden op de A9 bij Badhoevedorp files veroorzaken bij de Velsertunnel op de A22 deel ik niet. De werkzaamheden veroorzaken zelf nauwelijks files op de A9 omdat de omlegging gebouwd wordt buiten het bestaande tracé. De omlegging A9 bij Badhoevedorp heeft wel degelijk effect op het verbeteren van de doorstroming in zowel de

ochtend- als avondspits tussen Knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Raasdorp. Met de openstelling van de omlegging richting Amsterdam op 16 december 2016 is het fileprobleem tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp opgelost. Wanneer in april ook het gedeelte van de omlegging richting Haarlem in gebruik wordt genomen, verbetert ook in deze richting de doorstroming in de avondspits.

Op het traject Rottepolderplein – Alkmaar staan dagelijks files, met name in de avondspits. De brug over zijkanaal C en het knooppunt Velsen veroorzaken deze vertraging op de A9. In het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam laat ik op dit moment mogelijke oplossingsrichtingen onderzoeken om deze knelpunten op te lossen.

Uw conclusie «dat de renovatie van de Velsertunnel voor de fileproblemen geen soelaas biedt» onderschrijf ik niet. Gelet op bovenstaande was de renovatie immers niet bedoeld om via capaciteitsuitbreiding een knelpunt op te lossen maar om een 60 jaar oude tunnel in stand te houden.

Vraag 6

Bent u bereid de effecten van de openstelling van de Velsertunnel en de aanpassingen bij Badhoevedorp nauwlettend te monitoren zodat helder in beeld komt of de beoogde effecten ook daadwerkelijk optreden? Wilt u de Kamer daarover informeren?

Antwoord 6

Rijkswaterstaat monitort standaard de verkeersintensiteiten op het netwerk. Voor de afsluiting van de Velsertunnel reden er ruim 125000 voertuigen onder het Noordzeekanaal door (Velser- en Wijkertunnel samen). Tijdens de renovatie reden er 120.000 voertuigen door alleen de Wijkertunnel. Die had daartoe een tijdelijke extra rijstrook in beide richtingen. Na heropening van de Velsertunnel rijden er dagelijks weer ruim 125.000 voertuigen onder het Noordzeekanaal door (Velsertunnel en Wijkertunnel). De situatie is nu dus weer vergelijkbaar met die van voor de renovatie. De effecten van de aanpassingen van de A9 bij Badhoevedorp worden eveneens gemonitord. In het kader van monitoring van effecten verwijs ik u graag naar de eerdergenoemde publieksrapportages.