

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

2939

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht: «Bergers: «Verloren tijd bij aanpak fileleed»» en het interview met de voorzitter van de Vereniging van Bergings- en Mobiliteitspecialisten (VBM) in de Nationale Autoshow van Business Nieuws Radio (BNR Nieuwsradio) van 6 juli 2018* (ingezonden 10 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 augustus 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht: «Bergers: «Verloren tijd bij aanpak fileleed»» en het interview met VBM-voorzitter in De Nationale Autoshow van BNR Nieuwsradio op 6 juli jl?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2

Wat is de oorzaak van de vertraging in de uitvoering om bergers op strategische plekken te positioneren? Is het waar dat er gewacht wordt tot de ingang van nieuwe contracten tussen bergers en Rijkswaterstaat en deze pas per april 2019 gereed zijn? Zo ja, wat valt in de tussentijd af te spreken om het «filemonster» te beteugelen middels snellere berging?

Antwoord 2

In mijn Kamerbrief² over de kortetermijnaanpak files van 17 maart jl., heb ik aangekondigd dat bergers op twintig strategische locaties worden ingezet om de duur van pech- en ongevallen te verkorten. Deze locaties zijn opgenomen in de Europese aanbesteding van het bergingswerk van de Stichting Incident Management Nederland (SIMN). De voorlopige gunning van deze contracten is op 16 juli bekend gemaakt. De definitieve gunning van alle rayons volgt per 1 oktober 2018. De ingangsdatum van de contracten is 1 april 2019. Het aanbestedingsproces zoals hierboven weergegeven heeft geen vertraging opgelopen.

¹ <https://www.bnr.nl/programmas/de-nationale-autoshow/10347028/bergers-verloren-tijd-bij-aanpak-fileleed>

² Kamerstuk 31 305, nr. 240

Vraag 3

Is het waar dat bergers gemiddeld vijf minuten sneller ter plaatse kunnen zijn op een gemiddelde aanrijtijd van 13 minuten? Is hier onderzoek naar gedaan? Op basis van welke informatie kan dit gesteld worden?

Antwoord 3

In de periode 2014–2017 zijn er proeven gehouden met prestatiegerichte berging in de regio Rotterdam. Deze proeven hebben een kortere aanrijtijd van ca. 5 minuten opgeleverd. Rijkswaterstaat verwacht dat met het ingaan van de nieuwe contracten (1 april 2019) bergers sneller ter plaatse zullen zijn.

Vraag 4

Valt de tijdwinst van het sneller ter plaatse zijn van bergers uit te drukken in geld, bijvoorbeeld een voordeel en/of minder economische schade doordat de weg eerder vrij kan worden gegeven en files korter worden of sneller zijn opgelost? Zo ja, hoeveel maatschappelijke winst valt bij benadering te verwachten, indien op meer plekken dan de huidige 20 bergers strategisch opgesteld staan?

Antwoord 4

Voor de twintig plekken waar vanaf 1 april 2019 bergers stand-by staan, zijn de maatschappelijke baten berekend op ca. 20 miljoen euro per jaar. Deze maatschappelijke baten worden aanzienlijk minder naarmate meer locaties worden aangewezen. Alleen daar waar veel ongevallen plaatsvinden en als gevolg van die ongevallen files ontstaan, levert het stand-by staan van bergers maatschappelijke meerwaarde op.

Vraag 5

Indien de maatschappelijke waarde van sneller bergen en kortere files zeer positief is, valt een uitbreiding van 20 naar 50 strategische plekken te verwachten? Welke afwegingen maakt u hierin? Is eerst meer inzicht nodig of denkt u ook aan een uitbreiding in het kader van de tweede tranche van uw korte termijn anti-filebudget? Hoe zorgt u ervoor dat naast slimme oplossingen ook geld beschikbaar komt voor langere invoegstroken, matrixborden, spitsstroken en dergelijke? Zouden meer budget voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en de begroting ten behoeve van de fileaanpak daarbij helpen?

Antwoord 5

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 4 nemen de maatschappelijke baten van een uitbreiding van (minder strategische) locaties relatief sterk af. Dit kabinet heeft extra budget vrijgemaakt voor de aanpak van files. Daarmee wordt de kortetermijnaanpak files gefinancierd en worden de belangrijkste (toekomstige) knelpunten op het hoofdwegennet aangepakt. Later dit jaar kom ik met een tweede tranche maatregelen waarbij ik breed kijk naar mogelijkheden om op korte termijn bij te dragen aan het voorkomen en verhelpen van files. Daarbij kijk ik ook specifiek naar mogelijkheden om spitsstroken permanent open te stellen met minimale aanpassingen aan het wegontwerp en andere, relatief kleine infrastructurele maatregelen. Geld is hierbij niet de enige factor die bepalend is voor welke maatregelen genomen kunnen worden. Het gaat ook over de relatie met de ruimtelijke ordening en over het nemen van stappen naar de ontwikkeling van een slim en duurzaam vervoerssysteem.

Vraag 6

Hoe zorgt u ervoor, nu is gekozen voor plekken in de randstad, dat ook bij drukke goederencorridors zoals de A1, A12, A15 en A67 voldoende bergers snel ter plekke kunnen zijn? Waarin verschilt het bergen van auto's met het bergen van zwaardere vrachtwagens? In hoeverre is daarmee rekening gehouden, daar ander materiaal vereist zal zijn?

Antwoord 6

Op de genoemde corridors gelden de standaard aanrijtijden voor bergers bij ongevallen. Om files zoveel mogelijk te voorkomen moeten bergers overdag en 's avonds in 90 procent van de gevallen binnen 20 minuten aanwezig zijn bij een incident met een personenvoertuig.

De afhandeling van ongevallen waarbij vrachtauto's betrokken zijn is complexer en vraagt vaak meer tijd dan de afhandeling van ongevallen met personenauto's. Ongevallen met vrachtwagens hebben veelal grotere vervolgschade aan het wegmeubilair (asfalt, vangrails) en voor het milieu en vragen derhalve andere inzet van materieel.

Vraag 7

Heeft u overwogen om bergers ook met blauwe in plaats van met oranje zwaailichten te laten rijden? Bent u bereid de voordelen daarvan te bekijken?

Antwoord 7

Het rijden met optische en geluidssignalen (OGS) is voorbehouden aan aangewezen hulpverleningsdiensten. Het rijden met optische en geluidssignalen is bedoeld om in spoedeisende situaties te gebruiken en moet sterk terughoudend worden toegepast. Er is geen onderzoek geweest om bergers met OGS te laten rijden en ik zie op dit moment ook geen aanleiding om hier onderzoek naar te laten doen.