

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

2182

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Steeds vaker file voor Leidsche Rijntunnel»* (ingezonden 6 februari 2020).

Antwoord van Minister **van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 maart 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van Leidsche Rijn Nieuws getiteld: Steeds vaker file voor Leidsche Rijntunnel?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat het aantal files in de Leidsche Rijntunnel in de relevante periode is verdubbeld? Komt dat door het doseren van verkeer voor de tunnel? Hoe zit het met recentere data en files?

Antwoord 2

Tunneldoseren is een effectieve maatregel die wordt ingezet om de veiligheid voor de weggebruikers in een tunnel te verhogen indien er in of vlak na de tunnel een file dreigt te ontstaan. Met behulp van verkeersmanagement-systemen wordt er voor gezorgd dat de file niet in maar vóór de tunnel komt te staan. Het verkeer rijdt daarna gedoseerd door de tunnelbuis. Dit voorkomt dat het verkeer in de tunnel vast komt te staan. De file wordt dus verplaatst waardoor de veiligheid van de weggebruiker wordt vergroot.

Zodoende staan er praktisch geen files in de Leidsche Rijntunnel. Daarmee is er in de relevante periode, noch in recentere data sprake van een verandering of verdubbeling in het aantal files in de Leidsche Rijntunnel.

Het aantal files vóór en stroomafwaarts van de tunnel is sinds 2014 wel verdubbeld. Deze groei heeft voornamelijk in 2015, 2016 en 2017 plaatsgevonden. Tunneldoseren is niet de oorzaak geweest van deze verdubbeling.

¹ Leidsche-Rijn.Nieuws.nl, 26 april 2018, «Steeds vaker file voor Leidsche Rijntunnel» (<https://leidsche-rijn.nieuws.nl/2018/04/26/steeds-vaker-file-leidsche-rijntunnel/>)

Vraag 3

Hoe vaak vindt het tunneldoseren plaats? Neemt het aantal toe? Hoeveel uur is er gemiddeld dit jaar gedoseerd? Om welke redenen wordt er gekozen voor doseren?

Antwoord 3

In de laatste 5 jaar is er achtereenvolgens 1.773 (2015), 2.440 (2016), 2.586 (2017), 2.498 (2018) en 2.485 (2019) keer tunneldosering toegepast. Het aantal keer dat tunneldosering wordt toegepast is daarmee voor het tweede achtereenvolgende jaar gedaald. De reden dat het aantal keer toepassen tunneldoseren na 2015 beduidend hoger uit valt heeft te maken met een toename in verkeersdrukke en een gemiddeld langere duur van tunneldoseren in 2015 ten opzichte van de jaren daarna.

Voor 2020 zijn er nog geen cijfers die een representatief beeld geven van de gemiddelde duur van tunneldoseren. Wel zijn er cijfers beschikbaar van het laatste jaar. In 2019 is er in totaal 599 uur gedoseerd. Op een aantal van 2.485 keer tunneldoseren betekent dit dat een tunneldosering gemiddeld 14,5 minuten duurt.

Voor de keuze voor tunneldoseren verwijs ik naar het antwoord bij vraag 2. Daarbij wordt continu gekeken naar de effecten van tunneldoseren op de verkeersveiligheid. De effecten worden dit voorjaar weer onderzocht.

Vraag 4

Is het aantal incidenten in de tunnel toegenomen? Is daar een verklaring voor te geven? Wat is precies het probleem met de verkeersveiligheid?

Antwoord 4

Nee, er is geen sprake van een significante toename van het aantal incidenten in de tunnel en er is geen probleem met de verkeersveiligheid.

Vraag 5

Welke rol speelt de boog van de A2 uit de richting van Amsterdam naar de A12 richting Arnhem in het veroorzaken van files? Welke rol speelt de parallelstrook op de A12 bij de afrit Nieuwegein Papendorp?

Antwoord 5

De G-boog is een bekend knelpunt waarbij het verkeer uit de richtingen Amsterdam en Den Haag richting Arnhem samenkomt. Doordat verkeersstromen hier samenkomen is er kans op een verminderde doorstroming en daarmee een vergrote kans op files.

De parallelstrook afrit Papendorp speelt geen rol in het veroorzaken van files.

Vraag 6

Klopt het dat er momenteel op drie verschillende plaatsen op de A2 door de tunnel files ontstaat? Zijn er andere oplossingen te bedenken, bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid om files te verminderen dan wel te voorkomen?

Antwoord 6

Nee, er ontstaan geen files enkel door de aanwezigheid van de Leidsche Rijntunnel. Files ontstaan door capaciteitsproblemen en incidenten op het netwerk. De aanwezigheid van de tunnel beperkt de capaciteit niet en heeft ook geen effect op het aantal incidenten. In z'n algemeenheid kan het verlagen van de maximum snelheid helpen om files te voorkomen op momenten van drukke. Verlagen van de maximum snelheid helpt ook bij het voorkomen van ongevallen en bij het beperken van de ernst en dus ook de impact van ongevallen.

Verder heeft de doorstroming van het gehele netwerk in en rondom Utrecht invloed op files rondom de Leidsche Rijntunnel. De komende jaren wordt met de aanpak van het project A27/A12 Ring Utrecht ingezet op extra rijstroken en het scheiden van drukke verkeersstromen, zodat minder files ontstaan en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid toenemen. Daarnaast wordt doorlopend gekeken naar mogelijkheden om de doorstroming te verbeteren in de regio Utrecht, ook rond de Leidsche Rijntunnel.

Vraag 7

Waarom heeft Rijkswaterstaat een aantal jaar geleden de keuze gemaakt om een doorgetrokken streep te plaatsen, die het verkeer dwingt naar één rijstrook over te gaan terwijl er drie rijstroken liggen? Is het nodig deze doorgetrokken streep te laten liggen? Zo ja, om welke reden?

Antwoord 7

Ik ga er in mijn beantwoording vanuit dat met de doorgetrokken streep wordt gerefereerd aan de doorgetrokken streep bij de afrit Papendorp Nieuwegein. Deze doorgetrokken streep is aangebracht om vroegtijdig verkeer al «te dwingen» de juiste strook te kiezen. Zo zal het verkeer aansluiten bij de verkeersstroom op de parallelbaan richting Arnhem of richting Papendorp/Nieuwegein. Daarmee worden mogelijke conflicten tussen kruisend verkeer voorkomen. Indien deze doorgetrokken streep wordt weggehaald, zou dit tot meer kruisend verkeer leiden en daarmee tot een grotere kans op incidenten en files. Zodoende ben ik er geen voorstander van om hier een wijziging in aan te brengen.

Vraag 8

Kunt u een oordeel geven over de effectiviteit van het tunneldoseren in de Leidsche Rijntunnel? Welk alternatief is denkbaar?

Antwoord 8

Voor een oordeel over de effectiviteit van het tunneldoseren in de Leidsche Rijntunnel verwijs ik naar antwoord 2.

Er is onderzoek (2017) gedaan naar optimalisatiemaatregelen rondom tunneldoseren zelf. Het onderzoek leidt tot de conclusie, dat de optimalisatiemaatregelen in zeer beperkte mate bij kunnen dragen aan het verminderen van het negatieve effect van doseren op de doorstroming. Om deze reden vind ik het doorvoeren van de optimalisatiemaatregelen niet doelmatig. De enige aanpassing uit dit onderzoek waar wel invulling aan is gegeven is het flexibeler omgaan met de filevrije-zone. Na 2 maanden proefdraaien bleek dit effect echter negatief, waarna is besloten om deze aanpassing stop te zetten. Verder heeft de doorstroming van het gehele netwerk in en rondom Utrecht invloed op files rondom de Leidsche Rijntunnel. In het antwoord op vraag 6 geef ik aan dat het project A27/A12 Ring Utrecht in aanpassingen hier in voorziet.

Vraag 9

Kan een sprinklerinstallatie werkelijk een einde maken aan het tunneldoseren? Wat zijn de kosten van een dergelijke installatie? Zijn daar al acties voor genomen?

Antwoord 9

Ik ga er in mijn beantwoording vanuit dat met een sprinklerinstallatie wordt gerefereerd aan het watermiststelsel waar eerdere correspondentie met uw Kamer over is geweest. Als er een watermiststelsel zou worden aangebracht, dan nog zou tunneldosering nodig zijn om de juiste mate van veiligheid aan de weggebruikers te bieden.

Uit onafhankelijk onderzoek bleek dat de kosten van een watermiststelsel in 2016 geschat zijn op 25 tot 35 miljoen euro.

Dit onderzoek heeft gekeken naar de maatschappelijke baten en kosten van een watermiststelsel. Uit dit onderzoek is gebleken dat de maatschappelijke baten van een watermiststelsel niet opwegen tegen de kosten. Het alsnog inbouwen van een watermiststelsel is daarom niet doelmatig. De bevindingen zijn unaniem overgenomen door de betrokken partijen (Veiligheidsregio Utrecht, gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat).