

Vergaderjaar 2016–2017

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 30

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2016

In mijn beantwoording van 18 januari 2016 van Kamervragen van de leden Hoogland (PvdA) en Visser (VVD) over onnodige files als gevolg van tunneldoseren heb ik toegezegd te onderzoeken of tunneldoseren een negatief effect kan hebben op de verkeersdoorstroming rondom de tunnels (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1228). Vertrekpunt voor het onderzoek is de aangenomen motie van de leden Hoogland (PvdA) en Visser (VVD) (Kamerstuk 29 398, nr. 485).

Met deze brief informeer ik u over de resultaten van het uitgevoerde onafhankelijke onderzoek en de conclusies die ik daar aan verbind.

Tunneldoseren

Er zijn 26 tunnels bij mij in beheer. Bij vier daarvan wordt momenteel tunneldoseren toegepast (Leidsche Rijn tunnel, Ketheltunnel, en de 1^e en 2^e Coentunnel). Er is één tunnel in aanbouw waar tunneldoseren toegepast gaat worden (Koning Willem Alexander tunnel). Bij het merendeel van de tunnels is tunneldoseren niet nodig. Indien uit de wettelijk voorgeschreven risicoanalyse blijkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om een tunnel veilig in gebruik te nemen dan is tunneldoseren één van de maatregelen die overwogen kan worden. Tunneldoseren is een relatief eenvoudig te treffen maatregel.

Tunneldoseren wordt om twee redenen toegepast. Ten eerste kan het zijn dat tunneldoseren wordt toegepast als aanvullende maatregel om daarmee te voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen. Ten tweede kunnen er bestuurlijke afspraken met de regio zijn gemaakt over het toepassen van tunneldoseren. De tunnel voldoet in dat geval ook zonder tunneldoseren aan de wettelijke veiligheidseisen.

Onafhankelijk onderzoek

Er zijn twee tunnels onderzocht waar momenteel tunneldoseren wordt toegepast. De Coentunnel en de Leidsche Rijntunnel. Per tunnel zijn de

meest voorkomende situaties, waarbij in de praktijk regelmatig tunneldoseren wordt ingeschakeld, doorgerekend.

Bij de Leidsche Rijntunnel wordt tunneldosering ongeveer 200 keer per maand toegepast, bij de Coentunnel ongeveer 20 keer per maand. Het grote aantal tunneldoseringen bij de Leidsche Rijntunnel is het gevolg van de sterke toename van de verkeersintensiteit.

De hoofdvraag van het onderzoek was: Heeft tunneldosering een negatief effect op de doorstroming rondom tunnels? Daarnaast is bekeken hoe dit eventuele negatieve effect tot stand komt en of er manieren zijn om tunneldosering effectiever en efficiënter toe te passen.

Naast experts van Rijkswaterstaat hebben experts van de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht geparticipeerd in de begeleidingsgroep. Een onafhankelijke deskundige (Prof.dr.ir. Hoogendoorn van de TU Delft) heeft de toegepaste onderzoeksmethodiek getoetst.

Uit het onderzoek komt naar voren dat [ik citeer] «een deel van het verkeer een negatief effect als gevolg van tunneldoseren ervaart, maar dat een ander deel juist een positief effect ervaart. Afhankelijk van de mate waarin het positieve of negatieve wordt ervaren is het effect op de doorstroming op de onderzochte locaties negatief of nihil.

Bij de Leidsche Rijn Tunnel is het doorstromingseffect in het studiegebied per saldo negatief. Bij de Coentunnel is het doorstromingseffect in het studiegebied per saldo nihil.»

Of er al dan niet extra filevorming als gevolg van het tunneldoseren ontstaat is afhankelijk van de ligging van de tunnel in het wegennetwerk en de lokale omstandigheden. Bij de Leidsche Rijn Tunnel heeft tunneldosering per saldo een negatief effect op de doorstroming. Er ontstaat bij de Leidsche Rijn Tunnel, afhankelijk van de doorgerekende situatie, 1 tot 18% meer voertuigverliesuren ten opzichte van de situatie zonder tunneldoseren. De weggebruiker ervaart 1 tot 5 minuten extra reistijd. Bij de Coentunnel is het effect van tunneldoseren op de doorstroming nihil (0 tot 1%).

Uit het onderzoek blijkt verder dat tunneldosering effectiever en efficiënter is toe te passen dan nu het geval is. Hiertoe is een aantal maatregelen verkend die kunnen leiden tot vermindering van filevorming door tunneldoseren. Daarbij is onderscheid gemaakt in maatregelen gericht op het optimaliseren van de wijze van doseren, maatregelen gericht op het beïnvloeden van het verkeersaanbod en maatregelen gericht op optimalisering van de huidige wijze door de inzet ervan te verfijnen of door infrastructurele aanpassingen stroomafwaarts van de tunnel te realiseren.

Conclusies en vervolg

Eerder heb ik uw Kamer aangegeven te verwachten dat tunneldoseren slechts leidt tot verplaatsing van files. Uit het onafhankelijk onderzoek blijkt echter dat tunneldosering wel extra filevorming kan opleveren. De werkelijke impact van doseren is naar verwachting beperkt als andere factoren die een rol spelen bij verstoringen, zoals gepland en ongepland onderhoud of calamiteiten, worden meegewogen of als er naar een groter gebied wordt gekeken. Dat neemt niet weg dat de weggebruikers wel degelijk meer filedruk ervaren. Ik vind dat onwenselijk. Ik wil bezien of de negatieve effecten van tunneldoseren kunnen worden weggenomen of verminderd.

Het loslaten van tunneldoseren als maatregel daar waar deze al wordt toegepast of is gepland is niet aan de orde, omdat het in die gevallen een

noodzakelijke of bestuurlijk afgesproken maatregel is om de veiligheid te waarborgen. Bij bestaande of nieuw te bouwen tunnels waar vanuit de risicoanalyse overwogen wordt om tunneldosering toe te passen wil ik vooraf een zorgvuldige afweging maken ten opzichte van andere maatregelen voordat ik besluit tunneldoseren toe te passen.

Ik ben voornemens de geadviseerde optimalisatiemogelijkheden ten aanzien van de Leidsche Rijntunnel komende maanden nader te onderzoeken en uit te werken. Dit betreft het gebruik van een HoofdrijbaanDoseerInstallatie (HDI) in plaats van afkruisen, het verplaatsen van de Doseerlocatie, het verfijnen van de wijze van dosering en het omleiden van bestemmingsverkeer. Ook zit er mogelijk «oplossingsruimte» in de relatief ruime veiligheidsmarges. (minimaal 2 km filevrije zone buiten de tunnel). Ik wil deze ruimte verkennen en waar mogelijk op korte termijn in overleg treden met de betrokkenen, waar onder de regionale partners, om deze ruimte benutten. Ik wil benadrukken dat daarbij geen concessies worden gedaan aan de veiligheid.

Bij de Coentunnel leidt tunneldoseren niet tot extra filevorming. Daarom onderzoek ik daar geen maatregelen.

Het advies uit het uitgevoerde onderzoek om mogelijke infrastructurele verbeteringen te onderzoeken is ingrijpend en kostbaar. Bovendien acht ik het verstandig om eerst de effecten die de optimalisatiemogelijkheden bieden af te wachten. Daarom neem ik dit advies niet over.

Verder ga ik komende maanden onderzoeken of en in hoeverre tunneldoseren bij andere tunnels dan de nu onderzochte tunnels een (negatief) effect heeft op de filevorming.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus