

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

1541

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *sluiting van tunnels in de A73* (ingezonden 16 februari 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 12 maart 2015).

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van het feit dat de tunnels in de A73 bij Roermond en Swalmen vorig jaar 600 keer gesloten werden?

Antwoord 1

Ja ik ken het aantal sluitingen van deze tunnels.

Vraag 2

Deelt u de mening dat een sluiting van bijna twee keer per dag vrij veel is?

Antwoord 2

Ik begrijp dat het aantal sluitingen van bijna twee keer per dag als vrij veel kan worden gezien. Ten aanzien van de duur van de gezamenlijke sluitingen kan ik u informeren dat de beschikbaarheid van de tunnels in de A73 in Limburg 98,8% is. Dit is inclusief regulier onderhoud in de vorm van de geplande nachtafsluitingen. Het percentage niet beschikbaarheid van de tunnels als gevolg van ongeplande sluitingen (bijvoorbeeld vanwege te hoge vrachtauto's) bedraagt 0,2% van de tijd. Bij een preventieve sluiting (t.b.v. verkeersveiligheid) van de A73 tunnels, in geval van een te hoge vrachtauto, bedraagt de vertraging voor het verkeer gemiddeld 6 minuten. Op basis van deze gegevens kan ik u berichten dat ik uw mening niet deel dat de tunnels in de A73 vrij veel gesloten zouden zijn.

Vraag 3

Bent u (nog) betrokken bij de analyse van en het beleid inzake de tunnels? Welke normen golden en gelden er voor tunnelsluitingen, destijds voorafgaand aan de bouw van de tunnels en momenteel? Zijn deze normen uniform voor heel het land en bijvoorbeeld ook hetzelfde voor de nieuwe tunnels in de A2 bij Maastricht?

Antwoord 3

Ja, ik ben betrokken bij de analyse van beleid, aanleg, beheer en inspectie van tunnels. Ten tijde van de bouw van de A73-tunnels golden er nog geen algemene landelijke beleidseisen voor de beschikbaarheid van tunnels. Deze eisen werden per tunnel bepaald, maar waren in alle gevallen zeer hoog. Er zijn momenteel geen wettelijke normen voor de beschikbaarheid van tunnels. Rijkswaterstaat hanteert als uitgangspunt 98% voor de beschikbaarheid van Rijkstunnels. «Beschikbaar» betekent daarbij dat verkeer door de tunnel in beide richtingen mogelijk is. Via de Landelijke Tunnelstandaard van Rijkswaterstaat worden tegenwoordig uniforme beschikbaarheidseisen gesteld aan nieuw te bouwen Rijkstunnels.

Voor de tunnel in de A2 in Maastricht, die momenteel wordt aangelegd, wordt een beschikbaarheidseis van 98% gebruikt

Vraag 4

Welke mogelijkheden kunt u aanwenden om de betrouwbaarheid en doorstroming van het noord-zuid-verkeer in Limburg te vergroten door het aantal (onverwachte) sluitingen te verminderen?

Antwoord 4

Oorzaken van de ongeplande sluitingen in 2014 waren vooral te hoge vrachtauto's en pech/ongevallen in of rond de tunnels. RWS voert overleg met de branche om transportbedrijven te informeren over de toegestane hoogte en het opvolgen van waarschuwingen bij een te hoge vrachtwagen. Door verdere optimalisatie in het onderhoudsprogramma brengt RWS het aantal geplande tunnelsluitingen voor onderhoud van de tunnels A73 dit jaar terug van 11 naar 9.

Vraag 5

Zijn er cijfers beschikbaar over (bijna-)ongevallen met vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en per trein en vergelijkingen daarvan op basis van vergelijkbare kengetallen?

Antwoord 5

Er zijn geen cijfers beschikbaar van bijna-ongevallen. Wel zijn in 2014 bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 34 ongevallen en voorvallen met gevaarlijke stoffen op het spoor gemeld op grond van artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS). Er zijn 73 meldingen in 2014 gedaan van ongevallen en voorvallen over de weg, waarvan er 23 op de openbare weg plaatsvonden. Er is geen vergelijking op basis van vergelijkbare kengetallen beschikbaar. Een goede vergelijking op basis van vergelijkbare kengetallen en tussen de twee vervoersmodaliteiten is niet mogelijk. Deze aantallen betreffen uitsluitend de aan de ILT gemelde ongevallen.

Vraag 6

Kunt u op basis van de vergelijking tussen spoor en weg een voorkeur voor vervoer van gevaarlijke stoffen uitspreken en kunt u daarmee beleidsmatig verder richting geven?

Antwoord 6

Het is niet mogelijk om een generieke voorkeur uit te spreken op basis van de vergelijking tussen spoor en weg.

In het algemeen kan gesteld worden dat de veiligste modaliteit afhankelijk is van aard en omvang van het vervoer van de gevaarlijke stof en de omgeving waarin dat vervoer plaatsvindt gegeven herkomst en bestemming. Van de 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen die werden vervoerd in 2005 werd 2% over het spoor vervoerd, 7% over de weg, 34% via de binnenvaart en 57% door buisleidingen.

Met inwerkingtreding van Basisnet per 1 april a.s. is bovendien al het vervoer van gevaarlijke stoffen (over spoor, weg en water) gehouden aan risicoplafonds.