

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

1825

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de problemen bij de Coentunnel* (ingezonden 9 april 2014)

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 april 2014).

Vraag 1

Kent u de berichten «Coentunnel uren dicht door storing» en «Extra bergingsvoertuigen op A10 tegen files?»¹ Bent u bekend met de kritiek op het proces rond de aanleg van de Tweede Coentunnel van onder andere EVO, TLN en VNO-NCW?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat er wel erg veel storingen en andere filevormende incidenten plaatsvinden rondom de Coentunnel?

Antwoord 2

Voor wat betreft het aantal incidenten is er een toename geweest na openstelling van de Tweede Coentunnel in mei 2013. Het aantal incidenten is – na getroffen maatregelen in de tijdelijke situatie- terug op het niveau voorafgaand aan de openstelling Tweede Coentunnel (drie tot vijf incidenten per week).

De mening dat er erg veel storingen zijn, deel ik niet. Er hebben zich wel storingen voorgedaan, maar deze zijn incidenteel van aard.

Vraag 3

Kunt u deze storingen en overige incidenten verklaren?

¹ <http://nos.nl/artikel/630434-coentunnel-dicht-door-storing.html> en <http://www.parool.nl/parool/nl/4/AMSTERDAM/article/detail/3626433/2014/04/01/Extra-bergingsvoertuigen-op-A10-tegen-files.dhtml>

Antwoord 3

De toename van het aantal incidenten was grotendeels te wijten aan een minder overzichtelijk wegbeeld in de tijdelijke situatie na openstelling van het nieuwe deel van de Coentunnel en sluiting voor renovatie van het oude deel van de Coentunnel. Via een aantal maatregelen (aangepaste locatie van signaalgevers, aanpassing van wegmarkering, aanpassing van (tunnel)verlichting) is dit verholpen.

Er zijn twee storingen geweest, waardoor de tunnel moest worden afgesloten. Dit kwam de eerste keer door een doorgebrande lamp en de tweede keer door uitval van een bedieningssysteem.

Vraag 4

Kunt u een reactie geven op de kritiek op het proces rond de aanleg van de Tweede Coentunnel van onder andere EVO, TLN en VNO-NCW?

Antwoord 4

De berichtgeving in diverse media dat de Coentunnel voor openstelling van de combinatie van de nieuwe en het nu in renovatie zijnde deel vier dagen helemaal dicht moet om de aansluiting op het wegennet te maken, heeft de koepelorganisaties verrast. Inmiddels is er contact geweest tussen de genoemde organisaties en Rijkswaterstaat.

De voornaamste zorg van de genoemde organisatie heeft betrekking op een voldoende tijdige kennisgeving van een volledige sluiting bij openstelling. Afgesproken is de organisaties voortdurend te informeren/betrekken bij ontwikkelingen.

Vraag 5

Welke afspraken zijn er in het DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain – contract) met de aannemende combinatie gemaakt om storingen en incidenten te minimaliseren? Wordt aan die contractafspraken voldaan?

Antwoord 5

Contractueel zijn er normtijden afgesproken waarbinnen een storing of disfunctioneren hersteld moet worden. Overschrijding van deze normtijden leidt tot de oplegging van contractuele boetes. Hierdoor is er een financiële prikkel om de effecten van storingen en incidenten te minimaliseren. Deze contractafspraken worden nageleefd.

Vraag 6

Vallen de extra kosten die gemaakt worden voor allerlei additionele maatregelen die genomen zijn sinds de openstelling om de veiligheid en doorstroming te verbeteren, zoals extra bergingsvoertuigen, onder het DBFM-contract? Zo nee, voor wie zijn de kosten van deze maatregelen? Wordt het effect van de maatregelen ook gemeten? Zo ja, hoe wordt dit gemeten en kan er iets gezegd worden over de effectiviteit van deze metingen?

Antwoord 6

De additionele inzet van bergingsvoertuigen op de ring A10 Amsterdam is een maatregel in het kader van het programma Beter Benutten. Deze maatregel wordt bekostigd uit dit programma en zal in dat kader ook worden geëvalueerd.

De kosten van de overige additionele maatregelen in de tijdelijke situatie (aanpassen markering, aanpassen verlichting en aanpassing signaalgevers) komen ten laste van het projectbudget. Naar hun aard vallen extra kosten voor additionele maatregelen in principe buiten de scope van het DBFM contract.

Vraag 7

Klopt het dat verkeer dat van noord naar zuid door de tunnel rijdt en aan de zuidkant van de tunnel naar de A5 toe wil, links moet uitvoegen waardoor vrachtverkeer met weinig snelheid door de helling van de tunnel het overige verkeer ophoudt? Is dit een tijdelijke constructie of is dit een permanente uitvoegstrook?

Antwoord 7

Ja, het klopt dat bij gesloten wisselbaan in de eindsituatie het verkeer uit de richting Zaandam links moet uitvoegen naar de A5. Na openstelling van de wisselbaan in de eindsituatie wordt het verkeer vanaf Zaandam naar de A5 via de wisselbaan geleid en moet het verkeer rechts uitvoegen naar de A5. Overigens is de hellingshoek in de bestaande Coentunnel na renovatie gelijk aan die in de oude situatie.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van de ongelukken, verstoringen, files et cetera die zich hebben voorgedaan sinds de openstelling van de nieuwe tunnel?

Antwoord 8

Het overzicht van het aantal incidenten (ongelukken) is als bijlage toegevoegd.² De meeste incidenten leiden tot een (korte) afsluiting van de tunnel en daarmee meestal tot (extra) file. Zoals bij vraag 3 aangegeven, zijn er twee storingen geweest.

Files doen zich in de spits daarnaast min of meer dagelijks voor, omdat gedurende de renovatiewerkzaamheden van de bestaande Coentunnel het wegverkeer gebruik maakt van de Tweede Coentunnel. Voor het verkeer vanuit het noorden, richting Amsterdam zijn er twee rijstroken beschikbaar. Deze situatie is gelijk aan de wegcapaciteit van voor de openstelling van de Tweede Coentunnel. Het verkeer richting het noorden, vanuit Amsterdam, heeft er wel één rijstrook bij gekregen wat de doorstroming verbetert. Dat verkeer maakt nu gebruik van drie rijstroken.

Vraag 9

Wanneer wordt het DBFM-contract Tweede Coentunnel geëvalueerd? Wanneer wordt de contractvorm DBFM in het algemeen geëvalueerd? Zal deze evaluatie door een extern bureau worden uitgevoerd?

Antwoord 9

Na openstelling zal er een interne, projectspecifieke evaluatie plaatsvinden. Deze evaluatie is voorzien voor volgend jaar. De DBFM projecten worden gecontracteerd op basis van een Standaard Rijksbrede DBFM modelovereenkomst. Deze modelovereenkomst wordt periodiek geëvalueerd en (indien nodig) herzien. Inmiddels wordt gewerkt met versie 4.0 van de standaard.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer