

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

## 588

Vragen van de leden **Kuiken** en **Albert de Vries** (beiden PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *stremmingen op het Zeeuwse deel van de A58* (ingezonden 1 november 2013).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 november 2013)

Vraag 1

Kent u het artikel «Verhulst: A58 moet na ongeval sneller open»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het eens met de kritiek van de burgemeester van Goes dat het bij een ongeluk op het Zeeuwse deel van de A58 in de regel (te) lang duurt voordat de weg weer vrij wordt gegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee. Ik heb geen informatie waaruit blijkt dat op het Zeeuwse deel van de A58, het bij vergelijkbare ongevallen langer duurt voordat de weg vrijkomt dan op andere autosnelwegen in Nederland met 2 x 2 rijstroken. Bij incidenten op autosnelwegen, en dus ook in Zeeland, worden procedures gehanteerd om het verkeer zo snel mogelijk te laten doorstromen. Zo zijn afspraken gemaakt binnen welke tijdspanne de berger ter plekke moet zijn en op welke manieren de verkeerscentrales met een totaaloverzicht van de verkeerssituatie de doorstroming kunnen beïnvloeden. Voor veel voorkomende incidenten zijn draaiboeken met alternatieve omleidingsroutes die direct worden ingesteld. Na onderzoek naar de oorzaak van het ongeval door de politie bekijkt Rijkswaterstaat of er nog maatregelen nodig zijn om de weg weer veilig open te stellen voor het verkeer.

<sup>1</sup> Provinciale Zeeuwse Courant, 31 oktober 2013.

#### Vraag 3

Deelt u de mening van de burgemeester van Goes dat een langduriger stremming van de A58, en het ontbreken van alternatieve routes met voldoende capaciteit, tot gevolg heeft dat Zeeland «feitelijk op slot» komt te zitten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Naar mijn mening ligt dat genuanceerder. Bij stremmingen op de A58 wordt in eerste instantie omgeleid via omleidingsroutes parallel aan de A58. Deze wegen hebben een veel lagere capaciteit dan de A58, waardoor afhankelijk van het tijdstip files kunnen ontstaan. Bij langduriger stremmingen wordt ook omgeleid over verder gelegen routes: N59, N57 en de route via Antwerpen.

#### Vraag 4

Deelt u de mening van de burgemeester van Goes dat bij toepassing van de prioriteiten die rondom de grote steden bij vergelijkbare ongevallen gelden, de duur van stremmingen in Zeeland (aanmerkelijk) zouden kunnen worden bekort? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Op de autosnelwegen is er op hoofdlijnen een uniform beleid als het gaat om het optreden bij ongevallen. De prioriteiten rond de grote steden zijn derhalve niet anders dan die in Zeeland. Er is weliswaar een verschil in aanrijtijden van weginspecteurs in de spits. In gebieden rond de grote steden is die 15 minuten en daarbuiten (waaronder Zeeland) is die 30 minuten. Deze aanrijtijden hebben echter vooral impact bij de kleinere incidenten en zijn vooral effectief op drukker corridors. De aanrijtijden hebben minder impact bij grote incidenten, zoals recent op 22 oktober 2013, waarbij ook sprake is van berging en hulpverlening. En op de A58 in Zeeland treedt vooral hinder op bij dergelijke grotere incidenten. Verder moet overal een berger altijd binnen 20 minuten ter plaatse zijn. Als er niet direct een weginspecteur is, dan zorgt de verkeerscentrale dat de berger de rol van de weginspecteur overneemt.

#### Vraag 5

Bent u bereid om maatregelen te nemen die het mogelijk maken om bij ernstige calamiteiten in Zeeland de doorstroming van het verkeer weer aanmerkelijk sneller op gang te brengen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid om het door de burgemeester van Goes in het artikel genoemde voorbeeld uit Frankrijk en Spanje, waar voorzieningen zijn getroffen om bij calamiteiten het verkeer snel over de andere rijbaan te leiden, daarbij te betrekken?

#### Antwoord 5

Ik ben bereid om met de medewegbeheerders te overleggen of de doorstroming op de omleidingsroutes tijdens een incident bevorderd kan worden. Dit is naar mijn mening de meest effectieve aanpak. De burgemeester van Goes suggereert om geasfalteerde doorsteken te maken naar de andere rijbaan en dan bij stremmingen delen van de vangrail te verwijderen. Uit veiligheids-overwegingen is het dan echter noodzakelijk om op de andere rijbaan een fysieke rijrichtingscheiding aan te brengen. Dit kost echter veel tijd waardoor deze maatregel niet effectief is bij stremmingen door ongevallen. Daar komt bij dat voor het aanbrengen en later weghalen van een scheiding de nog voor het verkeer beschikbare rijbaan volledig gestremd moet worden. Een dergelijke maatregel acht ik daarom dan ook niet zinvol.