



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
T 070-456 00 00
F 070-456 11 11

Datum 13 mei 2025
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over de beperkte bereikbaarheid
van Zeeland bij stremmingen van de Vlaketunnel (A58)

Ons kenmerk
RWS-2025/12080

Uw kenmerk
2025Z07639

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt de Kamer de antwoorden op de vragen van het lid Pierik (BBB) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de beperkte bereikbaarheid van Zeeland bij stremmingen van de Vlaketunnel (A58) (kenmerk 2025Z07639).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

2025Z07639

Antwoorden op vragen van het lid Pierik (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de beperkte bereikbaarheid van Zeeland bij stremmingen van de Vlaketunnel (A58) (ingezonden 16 april 2025).

Ons kenmerk
RWS-2025/12080

Vraag 1

Bent u bekend met de recente verkeerschaos in Zeeland als gevolg van de sluiting van de Vlaketunnel, waarbij het volledige Zeeuwse wegennet, inclusief de calamiteitenroutes, muurvast stond? ¹

Antwoord 1

Ja, er is bekendheid met de verkeershinder die ontstond op woensdagavond 8 en donderdagochtend 9 april, na sluiting van de Vlaketunnel (gelegen in de A58 tussen Vlissingen en Bergen op Zoom). De sluiting van de Vlaketunnel was een gevolg van een technische storing.

Vraag 2

Klopt het dat de Vlaketunnel pas ná het hoogtepunt van de ochtendspits gedeeltelijk werd opengesteld, terwijl de technische storing eerder was vastgesteld? Wat verklaart deze late openstelling?

Antwoord 2

Op woensdagavond 8 april werd de Vlaketunnel in verband met een technische storing conform protocol in beide richtingen afgesloten. Het verkeer werd omgeleid en er werden verkeersregelaars ingezet. De verwachting was dat de storing in de nacht verholpen zou zijn. De omleidingsroutes waren in dat geval toereikend voor het verkeer. Toen bleek dat de storing complexer was en in de ochtend niet verholpen zou zijn, zijn extra beheersmaatregelen genomen zodat er per tunnelbuis een rijstrook kon worden gebruikt voor het wegverkeer. Het klopt dat Vlaketunnel deels werd opengesteld na de ochtendspits. Uit de evaluatie van onder andere Rijkswaterstaat moet blijken waarom de tunnelbuis niet eerder gedeeltelijk kon worden opengesteld.

Vraag 3

Welke risicoafweging is in de nacht van woensdag op donderdag gemaakt ten aanzien van het verwachte fietsverkeer, met name schoolgaande jeugd uit onder andere Krabbendijke en Goes? Is deze groep expliciet meegenomen in de besluitvorming?

Antwoord 3

Na de technische storing in de tunnel is, tijdens de opschaling, in samenwerking met onder andere de veiligheidsregio een integrale veiligheidsafweging gemaakt. In de integrale veiligheidsafweging zijn de belangen en de veiligheid van alle verkeersdeelnemers, waaronder schoolgaande jeugd, zorgvuldig meegewogen. Hierin is ook de verkeersdruk op het onderliggend wegennet meegenomen. Om de verkeersdruk op het onderliggend wegennet te verlichten en de veiligheid te waarborgen, is besloten om de Vlaketunnel deels open te stellen. Daarbij werd

¹) PZC, 9 april 2025, Vlaketunnel is na urenlange sluiting weer deels open | Kapelle | pzc.nl

één rijstrook per buis afgezet, brandweer ingezet en extra toezicht gehouden door een weginspecteur.

Ons kenmerk
RWS-2025/12080

Vraag 4

Op welke wijze wordt bij tunnelafsluitingen de veiligheid van fietsers op parallelle fietsroutes langs de A58 geborgd, gelet op het feit dat de Vlaketunnel op het smalste punt van Zuid-Beveland ligt, waar aan weerszijden diverse middelbare scholen gevestigd zijn?

Antwoord 4

Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, worden er alleen omleidingsroutes met vrijliggende fietspaden in beschouwing genomen.

Vraag 5

Heeft de overheid zicht op de maatschappelijke en economische schade die is ontstaan door deze langdurige afsluiting, zoals verloren werkuren, vertragingen in de logistiek en materiële schade? Wordt dit inzicht structureel bijgehouden?

Antwoord 5

Jaarlijks worden landelijk de zogenoemde voertuigverliesuren die ontstaan door files berekend. Deze worden vervolgens omgerekend naar de mogelijke economische schade die hierdoor ontstaat. Deze informatie wordt door zowel het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in het Mobiliteitsbeeld als door Rijkswaterstaat via publieksrapportages bekend gemaakt. Bij geplande langdurige en hindervolle projecten monitort en evalueert Rijkswaterstaat de verkeersafwikkeling, waaronder de extra reistijd. Voor ongeplande hinder, zoals bij de afsluiting van de Vlaketunnel op 8 en 9 april, worden voertuigverliesuren niet structureel bijgehouden.

Vraag 6

Vanaf welk moment, of onder welke voorwaarden, treedt Rijkswaterstaat proactief op bij verstoringen met grote maatschappelijke impact? Zijn er vastgestelde escalatiedrempels of herbeoordelingsmomenten tijdens langdurige tunnelafsluitingen?

Antwoord 6

Rijkswaterstaat werkt proactief aan zijn crisisorganisatie door scenario's uit te werken en opschalingscriteria vast te stellen. Hiermee wordt geoefend, zodat in het geval van een storing of calamiteit samen met partners snel de juiste maatregelen ingezet kunnen worden. Tijdens een calamiteit wordt voortdurend geëvalueerd of de getroffen maatregelen voldoende zijn of dat aanvullende acties nodig zijn. Ook wordt voortdurend beoordeeld of opschaling naar een hoger niveau van crisisbestrijding nodig is.

Vraag 7

Welke mogelijkheden zijn er om bij een storing of calamiteit – onder toezicht en met beperkende maatregelen – een tunnel zoals de Vlaketunnel toch deels open te houden?

Antwoord 7

De Tunnelwet biedt ruimte om in geval van calamiteiten tunnelbuizen open te houden met verkeersbeperkende maatregelen, zoals het opleggen van een snelheidsbeperking of het buiten gebruik stellen van een rijbaan. Extra toezicht door weginspecteurs en hulpdiensten is hierbij cruciaal. Deze maatregelen zijn donderdagochtend 9 april bij de Vlaketunnel ingezet. De veiligheidssystemen, zoals camera's en vluchtroutes, en het met de Veiligheidsregio Zeeland afgestemde calamiteitenplan bepalen welke maatregelen in de Vlaketunnel ingezet kunnen worden. Door dit samenstel van maatregelen en systemen wordt de veiligheid van de weggebruiker binnen het hoogbelaste Nederlandse wegennetwerk geborgd.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de huidige calamiteitenwegen in Zeeland op dit moment tekortschieten en niet berekend zijn op het afhandelen van het verkeer bij tunnelafsluitingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Onder bepaalde omstandigheden overstijgt het verkeersaanbod de capaciteit van de calamiteitenwegen in Zeeland. Uit onderzoek van de Provincie Zeeland uit 2013 is gebleken dat substantiële investeringen in de omleidingsroutes noodzakelijk zijn om het extra verkeersaanbod bij afsluitingen op een vlottere wijze te kunnen afwikkelen.

Vraag 9

Welke afspraken of overleggen vinden op dit moment plaats met de provincie Zeeland over het verbeteren van de kwaliteit en de capaciteit van calamiteitenroutes?

Antwoord 9

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2021 hebben het Rijk en de regio's, in het kader van hindersaanpak, een generieke landelijke afspraak gemaakt om het verkeersmanagement een extra impuls te geven. Hieronder vallen mede de calamiteitenroutes. Zo zijn de Zeeuwse regelscenario's voor uitwijkroutes onlangs geactualiseerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de beschikbare wegen om de verkeersstroom te verwerken. Onder bepaalde omstandigheden overstijgt het verkeersaanbod de capaciteit van de calamiteitenweg(en), wat grote impact kan hebben.

Daarnaast werkt Rijkswaterstaat intensief samen met de provincie Zeeland om de verkeersbegeleiding, mede bij calamiteiten, waar nodig te verbeteren. Er is maandelijks overleg waarbij alle incidenten worden besproken. In het geval van tunnels (waaronder de Vlaketunnel) zijn calamiteitenscenario's opgesteld en wordt per incident geëvalueerd of het scenario goed is ingezet en welke verbetermogelijkheden er zijn. Vervolgens worden deze verwerkt in de scenario's.

Vraag 10

Ziet u mogelijkheden om een regionaal interventieteam te vormen dat bij calamiteiten snel kan schakelen tussen weg-, water- en spoorvervoer, specifiek voor kwetsbare regio's zoals Zeeland?

Antwoord 10

Naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg MIRT 2021 werkt de regio samen met het Rijk, waaronder Rijkswaterstaat, aan de verdere uitbouw en professionalisering van de organisatie om regionaal hinder te managen genaamd 'Zeeland Bereikbaar'. Dat krijgt dit en volgend jaar haar beslag. Hierbij wordt specifiek en integraal gekeken naar de beperking van hinder op de weg, het water en het spoor.

Vraag 11

Bent u bereid om te verkennen of het toezicht op de Vlaketunnel in de toekomst (gedeeltelijk) kan worden overgedragen aan een regionale partij zoals Westerscheldetunnel B.V., die geografisch dichterbij de situatie staat en mogelijk sneller kan reageren?

Antwoord 11

De Westerscheldetunnel N.V. houdt in 2033 op te bestaan. Haar taken worden in de aanloop daarnaartoe overgenomen door Rijkswaterstaat. De verkeersbegeleiding wordt vanuit Rijkswaterstaat centraal uitgevoerd. Hiermee waarborgen we op landelijk niveau de uniformiteit en continuïteit van de processen, evenals de benodigde kennis en opleidingen. Hierbinnen wordt nauw samengewerkt met de regio die lokale kennis van objecten en netwerken inbrengt. Door de landelijke verkeersbegeleiding worden ook de kosten en de bedrijfscontinuïteit beter beheerd. Als een incident daartoe aanleiding geeft, is lokale bediening van tunnels mogelijk. Daarnaast zijn er bij incidenten lokaal wegininspecteurs in te zetten, zowel van Rijkswaterstaat als van de provincie. Het ligt dan ook niet in de rede om verkeersbegeleiding in de Vlaketunnel lokaal te organiseren.