

6

Vragenuur: Vragen Van Veldhoven

Vragen van het lid Van Veldhoven aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **de onveilige situatie bij de Coentunnel**.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. 120 ongelukken in nog geen 4 maanden tijd. Dat is dus elke dag file in de Coentunnel. De Tweede Coentunnel is op dit moment vooral in theorie een aanwinst voor Amsterdam, in de praktijk blijkt het tegen te vallen. Nergens anders in Nederland gebeuren zo veel ongelukken. Chaos.

Op 5 september heeft de minister maatregelen genomen. Is er veel verbetering? Helaas, nee. Automobilisten zien weinig resultaat. Ongelukken, files en vertragingen zijn nog steeds aan de orde van de dag. De "crashtunnel", zo wordt de Coentunnel ook wel genoemd. De genomen maatregelen hebben weinig effect, zegt ook de VerkeersInformatieDienst. Hoe kan het dat de tunnel nog steeds zo onveilig is? Waarom zien wij zo weinig resultaat van de maatregelen van 5 september? Is er misschien in het ontwerp van de tunnel iets misgegaan? Automobilisten klagen over het dicht langs de betonnen wand rijden, over korte invoegstroken en over de scherpe bocht. Dat los je niet op met het dimmen van de verlichting. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de situatie zo snel mogelijk verbetert?



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik denk dat het belangrijk is om allereerst aan te geven dat het hier gaat om een tijdelijke situatie. De Eerste Coentunnel, de oorspronkelijke tunnel dus, is buiten werking gesteld omdat wij deze aan het verbeteren zijn. De Tweede Coentunnel hebben wij aangelegd om het verkeer in ieder geval tijdelijk en straks, in de nieuwe situatie, ook permanent veel meer ruimte te geven. In de situatie van voor de opening van de Tweede Coentunnel vonden er drie tot vijf incidenten per week plaats en op dit moment zijn dat er vijf tot zeven. Wij nemen dit uitermate serieus. Daarom hebben wij ook een onderzoek laten doen naar de oorzaken. Wij geloven dat het niet ligt aan het ontwerp van de tunnel maar aan het gedrag in de tunnel. Dat heeft te maken met onder andere de inrichting van de tunnel. Daar richten wij dan ook onze maatregelen op.

Wij hebben nog niet alle maatregelen ingevuld. Dat is ook de reden dat er nog steeds relatief meer ongevallen plaatsvinden. De komende periode zullen wij de maatregelen gaan invoeren. De maatregelen die wij al wel hebben ingevoerd, blijken effect te hebben. In de ochtendspits zien wij nu minder ongevallen bij het vaste verkeer, maar in de middagspits, bij het meer incidentele verkeer, zien wij nog steeds ongevallen. De komende weken gaan we ook verder met het invoeren van de andere maatregelen die we zullen nemen: het aangeven van signaaltekens, het dimmen van de ledverlichting en allerlei andere zaken die uit het rapport zijn gekomen. Wij hebben hiernaar onderzoek laten doen, in de hoop dat daarmee het aantal extra ongevallen — ongevallen gebeuren altijd — teruggebracht kan worden naar een normaal aantal. Het ligt wat mij betreft dus niet aan het ontwerp, maar vooral aan het gebruik ervan. Daarin

kunnen wij verbetering aanbrengen door de situatie voor de weggebruiker duidelijker te maken.

Waarom hebben de maatregelen nog geen effect gehad? Omdat wij nog niet alle maatregelen hebben ingevoerd.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben blij dat de minister in ieder geval erkent dat we, terwijl we probeerden om het probleem — drie tot vijf ongelukken — op te lossen, het probleem eerst groter hebben gemaakt — vijf tot zeven ongelukken — en dat dit bepaald geen schoonheidsprijs verdient. Het is dus goed dat de minister maatregelen heeft genomen, maar Rijkswaterstaat ziet verbetering, terwijl de VerkeersInformatieDienst eigenlijk geen verbetering ziet. De feiten spreken elkaar dus toch een beetje tegen. De minister zegt dat nog niet alle maatregelen zijn genomen en dat er nog maatregelen genomen gaan worden. Wanneer worden die maatregelen genomen en kan dat sneller?

Dit is een tijdelijke situatie, maar ook in de nieuwe situatie blijven het gedrag en het rijden binnen zo'n smalle tunnel in de richting van zo'n betonnen wand aandachtspunten om ervoor te zorgen dat we zelfs onder die drie ongevallen komen. Kan de minister toezeggen dat de maatregelen sneller genomen zullen worden, maar ook dat zij zal kijken naar die nieuwe situatie? Wat kunnen we leren van de tijdelijke situatie en kunnen we ervoor zorgen dat de uiteindelijke eindsituatie echt veiliger is dan de oude situatie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga eerst in op de laatste vraag. De effecten van de tijdelijke situatie en de problemen die wij nu zien, zullen wij natuurlijk gebruiken als leergeld voor de definitieve openstelling. Maatregelen qua verlichting kunnen we een-op-een in de definitieve situatie gebruiken. Andere maatregelen die wij nemen, bijvoorbeeld snelheidsverlaging of af en toe afsluiting van een rijstrook, zullen dan niet meer nodig zijn, omdat de capaciteit in de spits meer dan verdubbeld wordt. Het worden immers vijf rijstroken in plaats van de huidige twee rijstroken. Nu moet evenveel verkeer het met minder ruimte doen dan in de toekomstige situatie. Ook zal de verkeerssituatie minder complex worden. Omdat er nu gewerkt wordt aan de Eerste Coentunnel, zijn er ook slingerende paden naar de tunnel toe, want er is ook sprake van werkverkeer en andere activiteiten. Dat verandert. Ook de afstand tussen de invoegers en de tunnelmond zal in de definitieve situatie veranderen. Ik ga ervan uit dat de problemen daarmee weg zijn, maar wij zullen dat te zijner tijd natuurlijk ook weer monitoren.

We wisten natuurlijk altijd dat dit een tijdelijke oplossing was. We hadden alleen niet verwacht dat daar extra ongevallen uit voort zouden komen. We hebben al zes maatregelen genomen: de snelheid terugbrengen, een rijstrook afsluiten, het maken van een doorgetrokken streep, het verzetten van barrières na de tunnel, het dempen van de verlichting en het dempen van de ledverlichting. Eind september plaatsen we ook signaalgevers voor de tunnel. Die geven de snelheid in de tunnel aan, zodat mensen ter plekke niet hoeven te denken hoe hard zij kunnen rijden maar dit vrij snel kunnen zien. Daarnaast gaan wij ook via media-aandacht, die onder andere hierdoor komt, de gebruikers wijzen op de tijdelijke situatie. Een belangrijke boodschap is om vooral afstand te houden in tunnels. Je ziet dat

mensen vrij dicht op elkaar gaan zitten omdat sommigen heel erg afremmen en anderen hun snelheid behouden. Tot slot hebben we ook nog veel bebording rondom de tunnel staan. Van sommige borden kun je je afvragen of zij strikt noodzakelijk zijn. Ook daar zullen wij bebording verwijderen, zodat de automobilist zich nog beter kan concentreren op de situatie ter plekke.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik dank de minister voor deze antwoorden. Ik denk inderdaad dat het belangrijk is dat automobilisten zich realiseren wat zij zelf kunnen doen om de situatie in ons aller belang veiliger te maken. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat de "lessons learned" van de tijdelijke situatie ook echt worden toegepast in de definitieve situatie. Ik vraag de minister ook of zij in het begin van de definitieve situatie goed wil monitoren of die situatie de gewenste effecten heeft, zodat wij over een aantal maanden niet weer hier moeten staan omdat het dan nog steeds onveilig is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zullen wij zeker doen en wij blijven dit ook zeker volgen, want voor ons en vanuit andere beleidsterreinen is het net zo belangrijk om het aantal ongevallen terug te dringen. Elk verkeersongeval wordt door ons ook altijd geanalyseerd: waar kwam dat door, kunnen we daar iets aan doen of was het een kwestie van gedrag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Bij de Ring Amsterdam speelt niet alleen dit probleem van de extra ongelukken. We hebben daar ook al een permanent probleem met de luchtkwaliteit. Zou het dus niet bijzonder verstandig zijn om in een groter gedeelte rond de Coentunnel de snelheid terug te brengen, zeker tijdelijk? Wat mijn partij betreft, gebeurt dat permanent, want dan lossen we twee problemen in één klap op. Een lagere snelheid geeft minder ongelukken en zorgt voor een grotere afstand, waardoor automobilisten beter kunnen anticiperen. Ook helpen we de bewoners van de stad Amsterdam om adem te halen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is een oude discussie, die ik vaker met mevrouw Van Tongeren voer. Je moet er dan van overtuigd zijn dat dit de luchtkwaliteit werkelijk helpt. We hebben in de afgelopen jaren in onderzoeken kunnen zien dat je op sommige punten juist wat sneller moet rijden om de doorstroming te bevorderen, waardoor je juist minder uitstoot hebt. File zorgt voor uitstoot. In dit geval nemen wij soms snelheidsbeperkende maatregelen vanwege het veiligheidsaspect, maar niet vanwege het luchtvaartstuk.

De heer **Elias** (VVD):

Die veiligheidsaspecten zijn natuurlijk van groot belang, maar de simpele vraag is toch: gooien we die tunnel niet te snel dicht? Natuurlijk, als er een ongeluk is gebeurd, zetten we hem dicht, maar doen we dat niet te snel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

We zetten hem eigenlijk alleen dicht als er een ongeval heeft plaatsgevonden, dus niet als er geen ongeval heeft plaatsgevonden. Dat doen we vooral om de auto's ter plekke op een veilige manier te kunnen weghalen, en om te voorkomen dat het verkeer erbovenop rijdt. We zijn daarmee niet sneller dan in het verleden. We reageren gewoon op ongevallen.