

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 6**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 30 juni 2009 inzake over incidenten met te hoge voertuigen in tunnels (Kamerstuk 31 700 A, nr. 116).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 oktober 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

*Wat zijn de totale extra kosten die gemaakt zijn om de tunnels van de A73 geschikt te maken? Kunt u daarbij onderscheid maken naar de verschillende kostenposten en naar de kosten van de diverse gebreken?*

De focus ligt nu op een veilige en voorspoedige afbouw van de tunnels van de A73. Na oplevering van de tunnels zal de eindafrekening worden opgemaakt, deze zal ik in het kader van de begrotingscyclus ter beschikking stellen aan uw Kamer. Wellicht ten overvloede, maak ik u er op attent dat ik u op 21 april 2009 al enig inzicht heb gegeven in de kosten voor tunnelveiligheid en de kosten als gevolg van de vertraagde volledige oplevering (Kenmerk: 31 700 A, nr. 91).

2

*Wat zijn de extra kosten voor de bemanning van de Heinsbergerweg? En van de omleidingen/wegafzettingen?*

Gedurende de beperkte openstelling zijn de tunnels 24 uur per dag, 7 dagen per week bediend vanuit de tijdelijke bedieningspost in Roermond. De kosten van deze personeelsinzet tot 1 december 2009, de verwachte datum van definitieve openstelling, worden geraamd op circa € 1,3 mln. Tijdens de beperkte openstelling zijn wegafzettingen ingezet voor de veiligheid van de weggebruiker in de tunnel en tijdens perioden van werkzaamheden in de gesloten tunnels zijn omleidingen, verkeersmaatregelen, verkeersbegeleiders en publicaties ingezet voor een goede doorstroming van het verkeer in de regio Roermond. Dit is het pakket van flankerende maatregelen dat samen met partijen in de regio is overeengekomen en uitgevoerd. De kosten tot 1 december 2009 worden geraamd op circa € 9 mln. Na de eindafrekening met de aannemers kan ik u een definitief beeld geven van de kosten. Door deze beperkte openstelling hebben sinds februari 2008 tot september 2009 circa 12,5 miljoen voertuigen gebruik kunnen maken van de tunnels en is in Roermond en omgeving de verkeersveiligheid en doorstroming verbeterd.

3

*Wat zijn de extra kosten voor het ombouwen van de complexe veiligheidssystemen in de tunnels van de A73 naar de meer eenvoudige systemen?*

De noodzakelijke vereenvoudigingen teneinde de afbouw van de tunnels te kunnen realiseren betreffen de aanpassing van de aansturing van de verkeerssystemen door het aanbrengen van een standaard landelijk toegepast systeem (MTM) en het tijdelijk lokaal bedienen van de tunnels in plaats van het bedienen vanuit de verkeerscentrale in Geldrop.

De meest recente inschatting van de kosten voor het MTM-systeem en voor de lokale bediening tot april 2009 bedragen tenminste respectievelijk € 8 mln en circa € 1 mln. De kosten voor ombouw naar de centrale bediening worden geschat op tenminste € 1 mln. Na de eindafrekening met de aannemers kan ik u een definitief beeld geven van de kosten.

Ik wijs u er wel op dat door deze beide vereenvoudigingen het mogelijk is gebleken tot een harde afbouwplanning te komen. Het alternatief: doorgaan met de complexe integratie van het innovatieve verkeerssysteem met de besturingssystemen van de tunnels zou aanzienlijk meer tijd en geld hebben gekost hetgeen een groter risico ten aanzien van het openstellingsmoment met zich meebrengt. Deze aanpak had met name vanwege de grote hardheid van de planning ook de instemming van regio.

4

*Wat zijn de extra kosten voor het maken van een nieuwe tijdelijke oprit aan de noordzijde van de Roertunnel? Hoeveel geld is er gereserveerd voor de definitieve oprit?*

Voor de extra kosten voor de tijdelijke oprit (Koninginnelaan) verwijs ik u naar het antwoord op vraag 1. Voor de definitieve toerit is € 10,5 mln (exclusief BLD) gereserveerd. In de najaarsnota 2010 wordt uw Kamer hier nader over geïnformeerd.

5

*Wat zijn de extra kosten voor het frequenter gebruik van bepaalde voorzieningen als ventilatoren, waterpompen en tunnelverlichting?*

Zie het antwoord op vraag 1.

6

*In hoeverre worden aannemers aansprakelijk gesteld voor de gebreken aan de tunnels bij de A73? Kunt u aangeven om welke aannemers en bedragen het daarbij gaat?*

De aandacht is thans gericht op de finale openstelling. Hier heb ik het advies van het Bureau Horvat en Partners overgenomen (zie ook mijn brief van 12 maart 2009) om te werken met probleemmanagement in plaats van contractmanagement. In dit kader zijn nadere afspraken gemaakt die voorkomen dat de noodzakelijke samenwerking wordt gehinderd door de contractuele discussie. Binnen de contractuele aansprakelijkheid houd ik als lijn aan dat gebreken door de verantwoordelijke aannemer in het werk worden opgelost. Na oplevering van de tunnels zal bovendien een eindafrekening met de aannemers plaatsvinden. Dan zal blijken of er gebreken zijn geweest of nog aanwezig zijn die invloed hebben op de eindafrekening en om welke aannemers c.q. bedragen het dan eventueel gaat.

7

*Hoeveel geld is er gereserveerd voor onvoorziene uitgaven als gevolg van bijvoorbeeld «kinderziektes» bij het opengaan van de tunnels bij de A73?*

Restpunten worden zoveel mogelijk in de eerste drie maanden na de openstelling opgelost. Hier is geen budget voor gereserveerd. Zie ook het antwoord op vraag 1 en 6.

8

*Is het feit dat de A73-tunnels direct dicht gaan na een «hoogtealarm» het gevolg van verplichtingen die voortvloeien uit de nieuwe wet tunnelveiligheid?*

*Hoe vaak gaan de A73-tunnels hierdoor dicht per week? Hoeveel vertraging levert dit weggebruikers op?*

De tunnels worden niet direct afgesloten bij elke melding van een te hoog voertuig. Voordat een tunnel bij een hoogtemelding wordt afgesloten krijgt het te hoge voertuig allereerst een aantal gerichte voorwaarschuwings, waarbij het voertuig de mogelijkheid krijgt een andere route te kiezen, via een afrit dan wel een dienstweg. Als de bestuurder deze voorwaarschuwings negeert wordt de tunnel afgesloten. De tunnel wordt weer opengesteld, zodra het te hoge voertuig is weggeleid of naar de vluchtstrook is geleid. Op deze manier worden ongevallen en schades, met alle leed en oponthoud van dien, dus effectief vermeden.

Het afsluiten van een tunnel als gevolg van een «hoogtealarm» past binnen het doel en de reikwijdte van de nieuwe wetgeving, maar is niet nieuw. Ook voordat deze wetgeving in werking trad was het een bestaande veiligheidspraktijk om beschadiging van de tunnel (het dak, de installaties en dergelijke) door te hoge voertuigen te voorkomen.

In 2009 zijn de Roertunnel en de tunnel Swalmen gemiddeld 22 maal per week (data tot op heden) gesloten geweest. Een afsluiting bij de Roertunnel en de tunnel Swalmen als gevolg van een «hoogtealarm» duurt gemiddeld elf minuten. Dit is een stijging ten opzichte van het aantal hoogtemeldingen in 2008 en schrijf ik toe aan de grote toename van het vrachtverkeer op de A73.

9

*Is het voorstelbaar dat, indien straks alle tunnels voldoen aan de nieuwe wet tunnelveiligheid, zich meer tunnelafsluitingen door «hoogtealarmen» in de verschillende tunnels zullen voordoen? Zo ja, is onderzocht wat de gevolgen voor het verkeer zijn (filevorming, vertraging)? Zo neen, bent u bereid dat alsnog te onderzoeken?*

Nee. De nieuwe wet over tunnelveiligheid geeft geen nieuwe eisen voor de hoogte van tunnels of over de hoogte van voertuigen en hun ladingen in tunnels.

10

*Kunt u aangeven wat u bedoelt met de Europese harmonisatie ten aanzien van de hoogtebeperking voor voertuigen? Deelt u de mening dat voertuigen tot 4 meter hoogte door alle EU-landen moeten kunnen rijden en dat het wegennet en de doorrijhoogten daarop afgestemd moeten worden?*

Ten aanzien van Europese harmonisatie mag een lidstaat op grond van richtlijn 95/53EG geen voertuigen weigeren die voldoen aan de grenswaarden (4 meter) zoals genoemd in deze richtlijn. Ik deel de mening dat voertuigen tot 4 meter hoogte door alle EU-landen moeten kunnen rijden en dat het wegennet en doorrijhoogten daarop afgestemd moeten worden en constateer dat de regelgeving hier al in voorziet.

11

*Is het waar dat EU-landen zelf de vrijheid hebben om voertuigen hoger dan 4 meter toe te staan? Is het waar dat Engeland geen maximale hoogte voor wegvoertuigen kent en dat wegen en tunnels in Frankrijk begaanbaar zijn voor voertuigen tot 4,5 m hoog?*

De richtlijn 96/53 EG biedt de mogelijkheid aan lidstaten om onder bepaalde voorwaarden hogere voertuigen c.q. hogere ladingen toe te staan. Dit staat als volgt verwoord in de richtlijn: «voertuigen of voertuigcombinaties die de maximumafmetingen overschrijden, mogen slechts tot het verkeer worden toegelaten op basis van zonder discriminatie door de bevoegde instanties afgegeven speciale vergunningen of op basis van per geval met deze instanties overeengekomen niet discriminerende regelingen, wanneer deze voertuigen of voertuigcombinaties ondeelbare ladingen vervoeren of daarvoor bestemd zijn.»

Hieruit vloeit voort dat Engeland gehouden is aan de maximale hoogten genoemd in richtlijn 96/53 EG. Op grond van deze richtlijn kan ook Engeland afwijkingen toestaan.

Ik ben niet in detail bekend met de situatie in Frankrijk maar kan u verzekeren dat ook in Nederland vrije doorrijhoogtes in tunnels bestaan van 4,5

m. Voor deze doorrijhoogtes van tunnels in het hoofdwegennet verwijs ik u naar de tabel mijn brief van 30 juni 2009 (31 700 A, nr. 116).

12

*Hoe vaak werd er in 2008 een boete opgelegd voor het binnengaan van een tunnel met een te hoog voertuig in de genoemde 11 tunnels? In hoeveel gevallen betrof het een boete die werd opgelegd aan een buitenlandse chauffeur?*

Over deze vraag ben ik in overleg met mijn ambtgenoot van Justitie. Het antwoord op deze vraag zal u separaat schriftelijk worden toegezonden.