

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

1488

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de aanhoudende stremmingen door te hoge vrachtwagens in de Coentunnel* (ingezonden 28 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 maart 2017).

Vraag 1

Kent u het bericht «Problemen bij Coentunnel houden aan: gemiddeld drie keer per dag dicht»¹?

Antwoord 1

Ja, ik ken het bericht.

Vraag 2

Kunt u zich uw antwoorden herinneren op vragen van het lid Belhaj over het bericht dat de Coentunnel vier keer per dag gestremd is door te hoge vrachtwagens?²

Antwoord 2

Ja, ik kan mij die antwoorden herinneren.

Vraag 3

Wat is het exacte aantal hoogtemeldingen in 2016? Tot welke economische schade hebben deze hoogtemeldingen geleid en wat is het totale aantal uren vertraging door deze hoogtemeldingen, in acht genomen dat u de ontwikkelingen zou blijven monitoren?

Antwoord 3

In 2016 zijn er 1.185 hoogtemeldingen voor de Coentunnel geweest; het merendeel van de meldingen was in zuidelijke richting. In 2016 is de verkeersintensiteit in de Coentunnel met 8 procent toegenomen ten opzichte van 2015. Het aantal hoogtemeldingen bij de Coentunnel is echter met bijna 7% gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor.

¹ <http://www.nhnieuws.nl/nieuws/201140/problemen-bij-coentunnel-houden-aan-gemiddeld-drie-keer-per-dag-dicht>

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2540

Rijkswaterstaat monitort doorlopend het aantal stremmingen en de duur van afhandeling. Zodoende is bekend dat de tijd tussen de hoogtemelding en het moment waarop de doorstroming weer goed verloopt 10 tot 15 minuten bedraagt. Door het tactischer positioneren van de wegingspecteurs waardoor deze eerder bij de te hoge vrachtwagen is, kan de stremming snel afgehandeld worden.

Rijkswaterstaat beschikt niet over actuele berekeningen van economische schade. Wel heeft onderzoeksbureau Decisio in opdracht van de gemeente Amsterdam becijferd dat de economische schade voor Amsterdam als gevolg van de stremmingen voor de Coentunnel in 2014 € 136.000 bedroeg.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het verontrustend is dat het aantal stremmingen door te hoge vrachtwagens nauwelijks is afgenomen sinds de opening van de gerenoveerde Eerste Coentunnel en de Tweede Coentunnel, in acht genomen dat u in uw antwoorden van medio 2016 meerdere malen benadrukt dat elke stremming als gevolg van een te hoog voertuig vanuit doorstromingsbelang één teveel is?

Antwoord 4

Zoals ik bij antwoord 3 al aangeef is het aantal hoogtemeldingen voor de Coentunnel in 2016 afgenomen, ondanks de toename van het verkeersaanbod (+8%). Niettemin ben ik nog steeds van mening dat elke stremming als gevolg van een te hoog voertuig er een teveel is.

Vraag 5

Bent u nog steeds van mening dat de maatregelen van Rijkswaterstaat, namelijk het plaatsen van extra borden met alternatieve routes, het overleggen met de transportsector, de snelle afhandeling van de hoogtemeldingen en het voeren van gesprekken met het Openbaar Ministerie het maximale is dat u kunt doen om de huidige situatie te verbeteren?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat heeft het afgelopen jaar veel gedaan om de hoogtemeldingen te voorkomen. Zo is de afgelopen periode de bebording voor te hoge vrachtwagens op omleidingsroutes op het onderliggende wegennet geoptimaliseerd. Er wordt momenteel landelijk onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid van zogeheten fotoborden, zoals die bij de Velsertunnel staan. In nauwe samenwerking met TLN/EVO is een animatiefilmpje gemaakt over de werking van het hoogtedetectiesysteem. Ook zijn er infographics gemaakt waarin chauffeurs in vier talen (Engels, Pools, Duits en Nederlands) worden opgeroepen de hoogte van hun vrachtwagens te kennen, zodat ze weten of ze een ontheffing aan moeten vragen. TLN en EVO zorgen voor de verspreiding binnen de vervoersbranche. Naast deze samenwerking in voorlichting heeft Rijkswaterstaat regelmatig overleg met beide partijen. Naast de reguliere borden is ook een aantal voorwaarschuwingen geplaatst, waarvan de eerste automatisch met oranje lampen oplicht als de vrachtwagen te hoog is. Tegelijkertijd wordt de chauffeur op de afrit gewezen. Te hoge vrachtwagens hebben altijd de mogelijkheid om de snelweg bij de laatste afslag voor de Coentunnel te verlaten. Zij worden met borden naar de Hempont geleid.

Vraag 6

Hoe is het dan mogelijk dat het aantal stremmingen nog steeds niet substantieel is afgenomen? Deelt u de mening dat dit probleem zo snel mogelijk opgelost moet worden, aangezien de bereikbaarheid en daarmee de (economische) aantrekkelijkheid van Amsterdam in het geding zijn wanneer de Coentunnel dagelijks meerdere malen gestremd is?

Antwoord 6

Het aantal stremmingen als gevolg van hoogtemeldingen daalt, dus inspanningen op dit gebied zijn niet voor niks. Zoals ik in antwoord 5 al aangeef spant Rijkswaterstaat zich daar dan ook maximaal voor in, maar Rijkswaterstaat kan dit niet alleen. Vrachtwagenchauffeurs spelen hierbij ook een rol. De maximaal toegestane hoogte voor vrachtwagens is in de hele Europese Unie vier meter. Chauffeurs worden hier bovendien op gewezen

door (internationaal uniforme) borden. Vervoerders die met een hoger transport dan vier meter willen rijden moeten een vergunning aanvragen. Zij krijgen dan een route aangewezen.

Het overgrote deel van de chauffeurs kent de hoogte van zijn wagen of vraagt bijtijds een vergunning aan. Een klein deel van de chauffeurs is zich onvoldoende bewust van de hoogte van zijn vrachtwagen, stelt zijn vering niet goed af of trekt het zeil onvoldoende strak aan, waardoor er een hoogtemelding volgt. Ook losse flappen en de vorm van de lading kunnen voor een hoogtemelding zorgen.

Ik onderschrijf het belang voor Nederland van de (economische) aantrekkelijkheid van Amsterdam. Zoals ik vorig jaar heb aangegeven is dat één van de prioriteiten van mijn departement. Daar heb ik onder meer invulling aan gegeven door de Tweede Coentunnel te realiseren. Dat heeft het beoogde resultaat opgeleverd aangezien de structurele dagelijks files die ontstonden door de krappe wegcapaciteit, nagenoeg zijn verdwenen.

Vraag 7

Bent u bereid extra maatregelen te nemen, aangezien u in uw eerdere antwoorden verklaarde binnen uw verantwoordelijkheden al het mogelijke te doen om het aantal hoogtemeldingen te reduceren en dit niet heeft geleid tot een duidelijke verbetering van de situatie?

Antwoord 7

Ik verwijs u hiervoor naar mijn beantwoording van vraag 5 en 6.

Binnen mijn verantwoordelijkheden doe ik al het mogelijke. De pilot bij de Velsertunnel met de fotoborden was succesvol, vandaar dat nu landelijk onderzocht wordt of deze borden ook bij andere tunnels effectief ingezet kunnen worden. Daarnaast blijf ik in gesprek met de branche om samen naar oplossingen te zoeken om het aantal hoogtemeldingen nog verder terug te dringen.

Vraag 8

Bent u bereid deze vragen afzonderlijk te beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.