

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

### 412

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Problemen met afsluitingen door vrachtwagens nog steeds niet op orde: tunnels elf keer per dag dicht»* (ingezonden 23 september 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 oktober 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Problemen met afsluitingen door vrachtwagens nog steeds niet op orde»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Waardoor worden de afsluitingen van de tunnels, ondanks oplettendheid van chauffeurs, veroorzaakt?

#### Antwoord 2

In veel gevallen zijn de gedetecteerde vrachtwagens daadwerkelijk te hoog, wat zorgt voor een tijdelijke afsluiting van tunnels. In een enkel geval zorgt een niet goed afgestelde vering of een opbollend dekzeil voor een hoogtemelding.

De wettelijke maximale hoogte voor voertuigen is vier meter volgens de Wegenverkeerswet. Dit is ook de Europese norm. Tunnels lager dan 4,7 meter hebben, conform de Landelijke Tunnelstandaard, hoogtedetectie om het plafond van de verkeersbuis en de installaties aan het plafond te beschermen. De hoogtedetectie staat hoger dan de maximale toegestane doorrijhoogte van vier meter ingesteld, waarbij de precieze doorrijhoogte afhankelijk is van de tunnelhoogte.

Wanneer een vrachtwagen te hoog is om door een tunnel te rijden zal de hoogtedetectie voor de tunnel dit signaleren, waarna de verkeerslichten op rood gaan. De bewuste vrachtwagen kan vervolgens de tunnel niet in rijden,

<sup>1</sup> Noord-Holland Nieuws, 21 september 2020, Tunnels nog altijd vaak dicht vanwege vrachtwagens: dagelijks elf afsluitingen (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/273022/tunnels-nog-altijd-vaak-dicht-vanwege-vrachtwagens-dagelijks-elf-afsluitingen>)

waardoor mogelijke schade aan de tunnel en een onveilige situatie wordt voorkomen.

Om het aantal afsluitingen te laten dalen, is het daarom van belang dat iedere vrachtwagenchauffeur zich aan de maximaal toegestane hoogte van 4 meter houdt.

Vraag 3

Is er een verklaring voor dat het probleem zich het meest voor lijkt te doen bij de Velsertunnel en de Coentunnel?

Antwoord 3

De Velsertunnel en Coentunnel zijn oudere tunnels en lager dan later gebouwde tunnels. Hierdoor staat de hoogtedetectie lager ingesteld dan nieuwere tunnels. Deze waarde ligt echter nog steeds hoger dan de wettelijke maximale voertuighoogte van 4 meter. Daarnaast liggen beide tunnels in drukke wegen met veel vrachtverkeer.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel financiële schade hier jaarlijks aan verbonden is?

Antwoord 4

De maatschappelijke kosten, als gevolg van bijvoorbeeld de vertraging die optreedt na een hoogtemelding, zijn niet bekend.

Vraag 5

Hoeveel boetes zijn er het afgelopen jaar uitgeschreven voor het met een te hoge vrachtwagen een tunnel inrijden?

Antwoord 5

Te hoge vrachtwagens worden door Rijkswaterstaat nagemeten, waarna een afweging gemaakt wordt om een boete uit te schrijven. Sinds juli 2019 zijn door Rijkswaterstaat in de regio Amsterdam negentien boetes uitgedeeld door de wegininspecteurs met BOA-bevoegdheid voor te hoge vrachtwagens. Het merendeel van de boetes wordt echter door de politie uitgeschreven. Rijkswaterstaat beschikt niet over de actuele gegevens van de politie.

Vraag 6

Hoeveel vertraging levert dit de automobilist en andere transporteurs gemiddeld op wanneer zij stil komen te staan door het sluiten van een tunnel?

Antwoord 6

Uit cijfers over de eerste helft van 2020 blijkt dat een tunnel in de regio Noord-Holland gemiddeld 2 tot 4 minuten gesloten is per hoogtemelding. Uitgaande van gelijkmatig aankomend verkeer staan voertuigen dus gemiddeld minimaal zo'n 1 tot 2 minuten stil per hoogtemelding. De totale verliestijd voor het verkeer zal groter zijn. Op het moment dat de tunnel opengaat zal het ook tijd kosten voordat een gevormde wachtrij weer is opgelost. De lengte en de tijd voor het oplossen van de wachtrij is daarmee sterk afhankelijk van de verkeersdruk op het moment van de hoogtemelding.

Vraag 7, 8

Wat wordt er momenteel gedaan door Rijkswaterstaat om de problemen op te lossen, dan wel te verminderen? Ziet de u redenen om de aanpak van dit probleem te intensiveren? Op welke termijn kunt u dit probleem bij de tunnels laten oplossen? Wat valt te leren van de Velsertunnel waar sinds 2017 fotoborden staan?

Kunt u wat zeggen over de effectiviteit van de fotoborden, waarover in het artikel gesproken wordt? Gaan deze borden ook bij andere tunnels geplaatst gaan worden en is dat dan een oplossing?

Antwoord 7, 8

Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de hoogtedetectiesystemen optimaal functioneren door deze goed af te stellen en te testen. Verder wordt regelmatig onderzocht of de bebording bij alle tunnels consistent is. Voor de

tunnels worden chauffeurs op verschillende momenten door middel van bebording op de doorrijhoogte gewezen, waarbij chauffeurs de mogelijkheid hebben via een afrit voor de tunnel een andere route te nemen. Daarnaast vinden er regelmatig overleggen plaats met TLN en evofenedex om de transportbedrijven en chauffeurs te wijzen op de problematiek van te hoge vrachtwagens en de gevolgen voor de doorstroming van het verkeer. De fotoborden bij de Velsertunnel dragen bij aan de bewustwording bij vrachtwagenchauffeurs van hun te hoge vrachtwagen. Op de fotoborden wordt namelijk de te hoog gedetecteerde vrachtwagen getoond, zodat de vrachtwagenchauffeur duidelijk gewezen wordt op zijn te hoge vrachtwagen en kan kiezen voor een andere route. Op deze manier worden hoogtemeldingen voorkomen. Dat is de reden om ook fotoborden te plaatsen bij de Coentunnel en Schipholtunnel. De plaatsing van de fotoborden bij de Coentunnel is nu in voorbereiding.

Vraag 9

Kunt u deze schriftelijke vragen beantwoorden ruim voor de behandeling van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat?

Antwoord 9

Ja.