

Vergaderjaar 2024–2025

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 54

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2024

Tijdens het wetgevingsoverleg over het Jaarverslag van Infrastructuur en Waterstaat van 26 juni jl. heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd om vóór de begrotingsbehandeling van I&W de Kamer te informeren over de mogelijkheid (geautomatiseerd) boetes op te leggen bij het inrijden van tunnels door te hoge vrachtauto's (Kamerstuk 32 802, nr. 84). Door middel van deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Achtergrond

Vrachtauto's mogen op basis van EU-wetgeving niet hoger zijn dan 4,00 meter. Alle tunnels van 4,70 meter of lager zijn voorzien van een detectiesysteem. Hoogte waarop detectie is ingesteld, is afhankelijk van de hoogte van tunnel. De detectie staat dus niet op 4,00 meter, maar zo hoog mogelijk om doorstroming te optimaliseren en schade en onveilige situaties te voorkomen. In dat geval kost het namelijk veel meer tijd en geld om de schade aan de tunnel te repareren en is er meer overlast voor de gebruikers.

De tunnelsluitingen door hoogtedetectie komen voornamelijk door veel fout-positieve meldingen (bijvoorbeeld door een klapperend zeil, waardoor het systeem terecht detecteert dat een onderdeel van de vrachtauto hoger dan 4 meter is, terwijl dat in de praktijk niet tot tunnelschade leidt). De afsluitingen zelf duren vaak minder dan 3 minuten, maar het gevolg is (onnodige) vertraging/filevorming door sluiting van tunnels. Ondanks de vele hoogtedetecties en het negeren van roodlicht, zijn er nauwelijks incidenten door te hoge vrachtauto's. Deze korte tunnelafsluitingen leiden tot irritatie bij weggebruikers.

Vervolg

Daarom zal onderzocht worden hoe de mogelijkheden om de hinder van tunnelafsluitingen verder kan worden beperkt. Daartoe zullen drie sporen onderzocht worden:

- 1) Het nog sneller kunnen heropenen van een tunnel als blijkt dat er geen gevaar voor beschadiging is: Wanneer de vrachtauto voor de tunnel stopt, kan er door middel van 3D-camera's een hoogte bepaald worden. De verkeerscentrale weet dan snel of het om een fout positieve meting gaat of dat de vrachtauto zich naar een veilige plaats moet begeven. Het kan ook voorkomen dat de te hoge vrachtauto gewoon is doorgereden zonder dat dat tot schade aan de tunnel heeft geleid. In dat geval kan de verkeerscentrale sneller besluiten de tunnel weer te openen.
- 2) Het verminderen van het aantal ten onrechte positieve meldingen.
- 3) Samen met de brancheorganisaties wordt gecommuniceerd over de problematiek om oorzaken van fout-positieve meldingen door bijvoorbeeld opbollend zeil te reduceren. In 2022 heeft Rijkswaterstaat samen met partners als de politie, TLN en evofenedex nog extra aandacht gevraagd voor te hoge vrachtauto's bij tunnels in het hoofdwegennet. Ook heeft Rijkswaterstaat in het verleden campagne gevoerd in het Engels, Pools, Duits en Nederlands om de bewustwording bij chauffeurs over toegestane hoogtes te vergroten. Ook wordt gekeken of in een eerder stadium alternatieve routes kunnen worden aangeboden en of extra communicatie via verkeersborden mogelijk is.

Vanzelfsprekend zal met de politie en het OM de mogelijkheden worden besproken om meer (en elektronisch) te handhaven op vrachtauto's die te hoog zijn (dus hoger dan 4 meter). Bij geautomatiseerde hoogtedetectie inclusief handhaving zal een systeem gecertificeerd moeten worden door het Nederlands Meetinstituut (NMI), voordat het voor handhavingdoel-einden gebruikt mag worden. Daarnaast hebben de vrachtauto's die doorrijden ook het rode licht genegeerd. Daarnaast is uitschrijven van een proces verbaal vaak tijdrovend. Zeker bij buitenlandse chauffeurs, waarbij communicatie vaak via een tolkentelefoon moet plaatsvinden. Als tijdens zo'n proces een ander incident plaatsvindt gaat de afhandeling daarvan altijd voor. Daarom wordt ook gekeken naar manieren om te bekeuren op het door rood licht rijden. Ten slotte wordt specifiek onderzocht of de aanrijtijden van weginsecteurs met BOA-status (die mogen bekeuren) kunnen worden verkort door de plekken waar de weginsecteurs wachten tijdens hun dienst dichterbij de tunnels te plaatsen.

Afsluitend

Het Ministerie onderzoekt wat we aan handhaving kunnen doen. Tegelijkertijd ligt de focus van Rijkswaterstaat vooral op het zo snel mogelijk weer kunnen openstellen van de tunnel. De Kamer zal begin volgend jaar nader worden geïnformeerd over de mogelijke vervolgstappen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener