

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

1683

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de aanhoudende stremmingen bij de Coentunnel en de rol van de instelling van de meetapparatuur* (ingezonden 5 april 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 april 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Vrachtwagenchauffeurs krijgen onterecht schuld files Coentunnel»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de conclusie van het onderzoek van RTV NH dat de vrachtwagens ondanks de stremmingen vaak helemaal niet te hoog blijken te zijn, maar dat het meetsysteem niet accuraat is afgesteld?

Antwoord 2

Ik deel de mening van RTVNH niet. Het meetsysteem voor de hoogtedetectie wordt periodiek gecontroleerd op correcte werking en hoogte-instelling. Tot op heden is uit deze periodieke controle gebleken dat het systeem correct functioneert. De hoogte staat ingesteld op 4.21 meter.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat er bij een kleine 1.200 hoogtemeldingen (en dus stremmingen) na handmetingen slechts 51 boetes zijn uitgedeeld? Wat zegt dit over de kwaliteit van het meetsysteem?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 2. Het meetsysteem voldoet en is kwalitatief in orde. Dat blijkt uit elke controle van het systeem. Het aantal boetes zegt naar mijn mening niets over het aantal te hoog gedetecteerde vrachtwagens.

¹ <http://www.nhnieuws.nl/nieuws/201984/%2527Vrachtwagenchauffeurs+krijgen+onterecht+schuld+files+Coentunnel%2527>

Na een hoogtemelding wordt de vrachtwagen door een weginspecteur van RWS op een aparte locatie nagemeten. Als de weginspecteur een hoogte van meer dan 4.10 meet, wordt de politie ingeschakeld. Het kan gebeuren dat er een hoogtemelding wordt veroorzaakt door dansende lading of klapperend zeil maar dat de hoogte van de wagen zelf op orde is. In dat geval kan de vrachtwagen zijn weg vervolgen.

De boetes worden opgelegd door het Openbaar Ministerie. Rijkswaterstaat beschikt niet over cijfers die aangeven hoe vaak de politie ter plaatse komt en hoe vaak in die gevallen een bekeuring wordt uitgeschreven.

Vraag 4

Deelt u de mening dat ruim 1.100 valse hoogtemeldingen met de daarmee gepaard gaande (overbodige) afsluitingen van de tunnel een veel te grote wissel trekken op de doorstroming van en naar onze hoofdstad en op de economie?

Antwoord 4

Uw conclusie dat het om valse hoogtemeldingen gaat is niet juist. De vrachtwagens die gedetecteerd worden zijn bij het passeren van de hoogte-detectie hoger dan 4.21 meter. Vrachtwagens mogen maximaal met 4.00 meter door een tunnel rijden. Dit is overeenkomstig Europese wetgeving. Hoogtedetectie dient ter bescherming van de tunnelconstructies. Wel onderschrijf ik dat te hoge vrachtwagens grote impact hebben op de doorstroming van het verkeer. Daarom heb ik vorig jaar een onderzoek aangekondigd naar maatregelen om het aantal te hoge vrachtwagens voor de tunnel terug te brengen. Vrachtwagenchauffeurs spelen hierbij ook een rol. Chauffeurs moeten zich bewust zijn van de hoogte van hun vrachtwagen, de vering goed afstellen en het dekzeil voldoende strak aantrekken. Ook losse flappen en de vorm van de lading kunnen voor een hoogtemelding zorgen.

Vraag 5

Wat gaat u doen om de valse hoogtemeldingen zo snel mogelijk tot het verleden te laten behoren?

Antwoord 5

Het betreft geen valse hoogtemeldingen. De vrachtwagens die gedetecteerd worden zijn bij het passeren van de hoogtedetectie hoger dan 4.21m. In antwoord op eerdere vragen heb ik aan de Tweede Kamer laten weten (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1488) dat Rijkswaterstaat in de afgelopen periode veel heeft gedaan om de hoogtemeldingen te voorkomen. Zo is in 2016 het aantal hoogtemeldingen bij de Coentunnel met bijna 7 procent gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor, terwijl de verkeersintensiteit in de Coentunnel met 8 procent toegenomen is ten opzichte van 2015.

De volgende maatregelen liggen aan deze daling ten grondslag: de reguliere borden zijn aangevuld met voorwaarschuwingen waarbij de eerste automatisch met oranje lampen oplicht als de vrachtwagen te hoog is. Tegelijkertijd wordt de chauffeur op de afrit gewezen richting de Hempont. In nauwe samenwerking met TLN/EVO is een campagne ontwikkeld om chauffeurs te wijzen op hoogtedetectie bij tunnels. Naast deze samenwerking in voorlichting heeft Rijkswaterstaat regelmatig overleg met beide partijen. Verder wordt momenteel landelijk onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid van zogeheten fotoborden, zoals die bij de Velsertunnel staan. De te hoog gedetecteerde vrachtwagen wordt daarop getoond zodat de vrachtwagenchauffeur duidelijk gewezen wordt op zijn te hoge vrachtwagen.