

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

2918

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de storingen bij de Coentunnel* (ingezonden 20 augustus 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 september 2014).

Vraag 1

Kent u de berichten «Deel Coentunnel dicht door storing»¹, «Files in Coentunnel door hoogtemeting»², «Ongevallen nemen toe in de Coentunnel»³ en «Balen van de Coentunnel»⁴?

Antwoord 1

Ja, ik ken deze berichten.

Vraag 2

Herkent u zich in de door de Verkeers Informatie Dienst (VID) geuite kritiek dat de in september 2013 genomen veiligheidsmaatregelen voor de nieuwe tunnelbuis niet het beoogde effect hebben gehad? Zo nee, waarom niet? Kunt u hierbij ook een overzicht van alle genomen maatregelen inclusief kosten geven?

Antwoord 2

Nee, daar herken ik mij niet in. De genomen maatregelen hebben wel degelijk geleid tot vermindering van het aantal ongevallen in de in 2013 opengestelde Tweede Coentunnel.

De maatregelen die in 2013 zijn genomen zijn:

- de maximumsnelheid in de tunnel is (bij lagere verkeersintensiteiten) naar beneden gebracht;
- er is een rijstrookafsluiting ingevoerd om het verkeer gelijkmatiger in en door de tunnel te leiden;
- de rode en witte geleideverlichting op de barriers (vanrails) zijn gedimd. Dit verbetert het contrast met remlichten;
- de tunnelverlichting is ook gedimd met hetzelfde doel;

¹ <http://www.at5.nl/artikelen/132792/coentunnel-voor-tweede-dag-op-rij-dicht-door-storing>

² http://www.telegraaf.nl/binnenland/22915629/_Files_door_hoogtemeting_.html

³ Telegraaf d.d. 5 juli 2014

⁴ Telegraaf d.d. 19 augustus 2014

- om het verkeer te homogeniseren is een doorgetrokken streep aangebracht; dit heeft het aantal rijstrookwisselingen en rembewegingen verminderd;
 - de barriers direct na de tunnel zijn verplaatst; dit heeft een rustiger verkeersbeeld opgeleverd wat ten goede komt aan de rijtaakbelasting;
 - er zijn extra signaalgevers met knipperlichten en snelheidsaanduiding aangebracht direct vóór de tunnel, zodat weggebruikers vóór de tunnel zien wat de snelheid in de tunnel is;
 - overbodige bebording vóór en na de tunnel is verwijderd. Dit heeft bijgedragen aan een rustiger verkeersbeeld en verlichting van de rijtaak.
- De kosten van deze maatregelen zijn € 235.000 en zijn ten laste gekomen van het projectbudget.

Met deze maatregelen is het aantal ongevallen in de nieuwe tunnelbuis teruggebracht naar het aantal vóór de renovatie van de Eerste Coentunnel. Vanaf de hernieuwde openstelling van de gerenoveerde Eerste Coentunnel vanaf 21 juli 2014 is een geheel nieuwe verkeerssituatie ontstaan en hebben zich in de tunnel geen ongevallen voorgedaan.

Vraag 3

Klopt de berichtgeving dat sinds de (her-)opening van de tunnel op 21 juli jl. het aantal files in vergelijking met de maanden juli en augustus in voorgaande jaren nauwelijks is afgenomen? Zo nee, kunt u dit dan aan de hand van de cijfers van dit jaar en voorgaande jaren inzichtelijk maken? Zo ja, welke maatregelen zullen er genomen worden om dit te verbeteren?

Antwoord 3

Nee, deze berichtgeving klopt niet. Vanaf de (her-)opening op 21 juli jl. hebben zich geen files meer voorgedaan in de avond- en ochtendspitsen. Wel zijn er kortdurende stremmingen geweest (duur gemiddeld 15 minuten) als gevolg van te hoge vrachtwagens, die vóór de tunnel weggeleid moesten worden. Het grootste deel van deze vrachtwagens bleek hoger dan de wettelijk toegestane hoogte van 4 meter. Op dit moment ligt het aantal hoogtemeldingen op ca. 30 per week.

Er zijn ook files ontstaan op 30 juli en 7/8 augustus als gevolg van een storing. Na het instellen van een omleiding van het verkeer was ook deze file snel opgelost. De oorzaak is gevonden en de storing is opgelost. Ik ben op de hoogte van het grote aantal hoogtemeldingen in de gerenoveerde Eerste Coentunnel en enkele storingen van incidentele aard. De files die veroorzaakt worden door te hoge vrachtwagens zijn van korte duur (gemiddeld 15 minuten). De files als gevolg van de storingen, die op 30 juli en 7/8 augustus hebben plaats gevonden, waren van incidentele aard en hebben tot maximaal een uur geduurd. Het verkeer is omgeleid. Sinds de openstelling van de Eerste gerenoveerde Coentunnel op 21 juli 2014 hebben er geen ongevallen plaatsgevonden in de Coentunnel (Eerste en Tweede Coentunnel).

Vraag 4

Bent u bekend met de berichtgeving over automobilisten die op de A10-Noord omkeerden en zo op de vluchtstrook aan het spookrijden waren, wat tot ingrijpen van de politie leidde?⁵ Zo ja, welke maatregelen zijn er genomen om dit soort levensgevaarlijke situaties te voorkomen?

Antwoord 4

Ja, daar ben ik mee bekend. Rijkswaterstaat heeft de volgende maatregel genomen: er zijn stalen barriers (verplaatsbare geleiderail) geplaatst op de locaties waar dit is voorgekomen om het spookrijden en keren op de snelweg onmogelijk te maken.

Met deze genomen fysieke maatregelen heeft Rijkswaterstaat het maximale gedaan om veiligheid te waarborgen. Daarnaast ligt er ook een uitdrukkelijke verantwoordelijkheid bij weggebruikers om zichzelf noch anderen in gevaar te brengen. Rijkswaterstaat overlegt met de politie over handhavingsmaatregelen.

⁵ <http://www.at5.nl/artikelen/132792/coentunnel-voor-tweede-dag-op-rij-dicht-door-storing>

Vraag 5

Klopt het dat er een verschil in hoogtemeting is tussen de nieuwe Coentunnel en de onlangs heropende oude tunnelbuis, waardoor automobilisten nog veelvuldig in de file staan voor de nieuwe Coentunnel?⁶ Bent u bereid om invulling te geven aan de oproep van onder andere de ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, EVO, dat Rijkswaterstaat snel maatregelen moet nemen en aanpassingen moet doen? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven voor wiens rekening aanvullende maatregelen zullen komen, gelet op het Design, Build, Finance en Maintain-contract?

Antwoord 5

De wijze van hoogtemeting is in beide tunnels hetzelfde. Voor vrachtwagens geldt een wettelijke maximale hoogte van 4 meter. Dit is een Europese norm waaraan transporteurs zich moeten houden. Om zowel schade aan tunnels als stremmingen door te hoge vrachtwagens te voorkomen, is er voor elke tunnel hoogtedetectie.

Hoewel de wettelijke hoogte van 4 meter voor alle tunnels geldt, varieert de hoogtedetectie: deze is afhankelijk van de feitelijke hoogte van de tunnel. De Tweede Coentunnel is hoger dan de Eerste Coentunnel, waardoor ook de hoogtedetectie in de Tweede Coentunnel op een grotere hoogte is ingesteld. Zodra een vrachtwagen te hoog is, geeft de hoogtemelding van de tunnel een signaal af. De te hoge vrachtwagens die toch doorrijden, worden weggeleid bij de tunnel, zodat het verkeer er weer langs kan.

Ik zie nog geen aanleiding om aanvullende (technische) maatregelen te nemen, omdat de hoogtedetectiesystemen goed staan ingesteld en juist functioneren. De oorzaak van de hoogtemeldingen is gelegen in te hoog geladen vrachtwagens. Als het hoogtedetectiesysteem op grotere hoogte zou worden ingesteld, leidt dit onherroepelijk tot schade aan de tunnel met veel meer hinder voor het verkeer als gevolg.

Rijkswaterstaat heeft contact met de transportsector om de problematiek van te hoge vrachtwagens te bespreken. Overigens doet deze problematiek zich niet alleen in de Coentunnel voor maar ook bij de andere Rijkstunnels.

Vraag 6

Op welke wijze wordt er opgetreden tegen chauffeurs die een tunnelblokkade veroorzaken? In hoeverre is – en wordt – er gebruik gemaakt van de mogelijkheid om boetes uit te schrijven?

Antwoord 6

Te hoge vrachtwagens worden uit het verkeer gehaald en nagemeten. Vrachtwagens die te hoog zijn worden beboet. De hoogte van de boetes bedraagt circa € 1.100,00. Verbalisering vindt niet altijd plaats, omdat de politie niet altijd aanwezig kan zijn bij de nameting.

⁶ http://www.telegraaf.nl/binnenland/22915629/_Files_door_hoogtemeting_.html