

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

## 2540

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de Coentunnel vier keer per dag gestremd is door te hoge vrachtwagens* (ingezonden 22 april 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 mei 2016)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Problemen Coentunnel nemen toe: ruim 1.200 afsluitingen door te hoge vrachtwagens»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht en met het aantal afsluitingen van de Coentunnel.

Rijkswaterstaat monitort het aantal te hoge voertuigen. Sinds de opening van de Coentunnels, bestaande uit de gerenoveerde Eerste Coentunnel en de Tweede Coentunnel, op 21 juli 2014 is het aantal te hoge wagens constant 3 á 4 per dag verdeeld over de dag.

Vraag 2

Deelt u de wens dat Amsterdam voor bedrijfsleven, bewoners en bezoekers goed bereikbaar moet zijn?

Antwoord 2

De bereikbaarheid van Amsterdam is een van de prioriteiten binnen het ministerie I&M. Met partnerorganisaties als provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Stadsregio werken wij in diverse bereikbaarheidsprojecten samen, zoals Beter Benutten, Praktijkproef Amsterdam, Zuidasdok. Ook met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en aansluitende wegen geef ik daar invulling aan.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de bereikbaarheid en daarmee de (economische) aantrekkelijkheid van Amsterdam in het geding zijn wanneer de Coentunnel gemiddeld vier keer per dag afgesloten is?

<sup>1</sup> <http://www.rtvnh.nl/nieuws/183780/problemen-coentunnel-nemen-toe-ruim-1200-afsluitingen-door-te-hoge-vrachtwagens>

#### Antwoord 3

Elke stremming als gevolg van een te hoog voertuig is er vanuit doorstromingsbelang een te veel.

Vrachtwagens moeten zich houden aan de wettelijke hoogte van vier meter. Dat is een Europese norm. Voor een transport hoger dan vier meter moet een vergunning worden aangevraagd bij de RDW, die bij de vergunning ook een route verstrekt.

De hoogtedetectie is een systeem dat dient als veiligheidsmechanisme ter bescherming van de tunnel en de verkeersveiligheid. Rijdt een te hoge vrachtwagen de tunnel in kan deze veel schade veroorzaken. Bij een te hoge vrachtwagen treedt de hoogtedetectie in werking en wordt – bij toch doorrijden van de vrachtwagen – het verkeer stilgezet, waarna de te hoge vrachtwagen voor de tunnel weggehaald moet worden. Dit leidt helaas onnodig tot stremmingen.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat -hoewel veiligheid altijd voorop staat- vier stremmingen per dag te veel is?

#### Antwoord 4

Zoals ik al op de vorige vraag heb geantwoord is elke stremming, veroorzaakt door een te hoog gemeten voertuig, er een te veel. Rijkswaterstaat geeft chauffeurs met een te hoge vrachtwagen aanwijzingen om hen tijdig een andere route te laten kiezen door (dynamische) displays die chauffeurs kenbaar maken dat hun wagen te hoog is en borden met omleidingsroutes. Chauffeurs zijn primair zelf verantwoordelijk om een hoogtemelding te voorkomen. Ik kan niet voorkomen dat te hoge vrachtauto's uiteindelijk toch de tunnel in rijden.

Rijkswaterstaat overlegt regelmatig met de transportsector, zodat de chauffeurs weten dat ze stremmingen kunnen veroorzaken als ze met een te hoge vrachtwagen (of lading) door de tunnel willen rijden.

#### Vraag 5

eelt u de mening dat dit probleem zo snel mogelijk moet worden opgelost en dat slechts een incidentele stremming acceptabel is?

#### Antwoord 5

Ik verwijs hiervoor naar mijn beantwoording van de vragen 3 en 4.

#### Vraag 6

Kunt u een beredeneerde schatting geven van de kosten van het gemiddeld vier keer per dag afsluiten van (een of enkele rijbanen van of soms zelfs de gehele) Coentunnel?

#### Antwoord 6

Bij een te hoog voertuig wordt alleen de betreffende rijbaan, bestaande uit een aantal rijstroken, afgesloten. Er worden nooit meerdere rijbanen of de gehele Coentunnel tegelijk afgesloten.

Rijkswaterstaat heeft op verzoek van de gemeente Amsterdam in de zomer van 2015, feitelijke tijdstippen aangeleverd van afsluitingen van de Coentunnel als gevolg van te hoge voertuigen die de maximale doorrijhoogte negeren. De gemeente Amsterdam heeft die gegevens door een extern bureau laten koppelen met detaildata over lengte en duur van files. Het rapport is op te vragen bij de gemeente Amsterdam.

#### Vraag 7

Herinnert u zich dat het college van B. en W. van Amsterdam op aandringen van de fractie van D66 in de raad dit probleem al in de zomer van 2015 bij u aanhangig maakte en dat u toen gezegd heeft dit probleem aan te pakken? Zo ja, welke concrete acties heeft u toen ondernomen?

#### Antwoord 7

Rijkswaterstaat heeft, al voordat de vraag door de gemeente Amsterdam in de zomer van 2015 werd gesteld, een aantal acties in gang gezet, zoals ik onder vraag 2 heb beantwoord. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een

onderzoek naar mogelijke aanvullende maatregelen uitgevoerd. Zie antwoord 3 juni 2015 op vragen van Kamerleden Visser en De Boer.

Rijkswaterstaat heeft de navolgende acties in gang gezet:

- plaatsen extra borden om de vrachtwagenchauffeurs nadrukkelijker te wijzen op de alternatieve routes;
- overleggen met de transportsector om onder andere bedrijven te bewegen meetpoortjes te plaatsen bij het verlaten van het werkterrein en communicatie naar de sector;
- continu optimaliseren ter verbetering van de doorstroming en daarmee ook aan een snelle afhandeling van hoogtemeldingen;
- gesprekken voeren met het OM over mogelijke maatregelen om het aantal hoogtemeldingen te verminderen. Afspraak met de politie is dat hoge prioriteit gegeven wordt aan de hoogtemeldingen bij de Coentunnel.

Rijkswaterstaat geeft chauffeurs een maximum aan aanwijzingen om hen te wijzen op de maximale doorrijhoogte en alternatieve routes. Het grootste effect op het aantal hoogtemeldingen mag verwacht worden wanneer chauffeurs zich houden aan de wettelijke maximale laadhoogte van vier meter.

Verder verwijst ik naar mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Hoe is het mogelijk dat het aantal stremmingen sindsdien alleen maar is toegenomen?

Antwoord 8

Sinds de heropening van de gerenoveerde Eerste Coentunnel op 21 juli 2014, is het aantal te hoge wagens constant 3 á 4 per dag. Zie ook beantwoording van vraag 1.

Vraag 9

Bent u bereid nu met oplossingen te komen en deze zo spoedig mogelijk door te voeren, opdat stremmingen vóór de zomer van 2016 niet meer aan de orde van de dag zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

In mijn beantwoording van de vorige vragen heb ik aangegeven wat Rijkswaterstaat heeft gerealiseerd en nog realiseert om de bereikbaarheid van Amsterdam en de doorstroming op het wegennet te optimaliseren. De doelstellingen van het project Tweede Coentunnel – Westrandweg zijn goed gehaald.

Ondanks de toename van het verkeersaanbod van 100.000 voertuigen naar 130.000 per dag én het aantal hoogtemeldingen, is de doorstroming na openstelling van het Coentunnelsysteem aanzienlijk verbeterd.

Voor de uitbreiding van de Coentunnel in juli 2014 stond er dagelijks gedurende 5 uur per dag file met een gemiddelde lengte van 5 á 10 kilometer tijdens de ochtend- en avondspits. Na oplevering van de nieuwe tunnel, zijn deze files vrijwel opgelost.

Ik doe al het mogelijke binnen mijn verantwoordelijkheden om het aantal hoogtemeldingen te reduceren en blijf de ontwikkelingen monitoren.

Daarnaast blijf ik uiteraard ook constructief met de sector in gesprek hierover.