

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 116

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2009

Hiermee beantwoord ik de vraag die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat (31 700-A-91/2009D23160) heeft gesteld over de verschillen die er bestaan bij tunnels als het gaat over te hoge voertuigen.

In het afgelopen jaar is er extra aandacht besteed aan de incidenten waarbij te hoge voertuigen door de twee tunnels in de A73 te Roermond reden.

Mijn departement, het OM en de beroepsverenigingen doen er veel aan om dit soort incidenten te voorkomen en beperken en zonodig snel op te treden zodat de weg weer vrij gegeven kan worden. Het komt gelukkig slechts zelden voor dat het incidentmanagement zich uitstrekt tot het moeten wegslepen van voertuigen of het herstellen van het wegdek of van beschadigde constructies of technische tunnelinstallaties. Hieronder licht ik een en ander nader toe.

Wettelijke voertuigeisen

Het Voertuigreglement schrijft voor dat voertuigen niet hoger mogen zijn dan 4 meter. Deze eis is Europees geharmoniseerd.

Met ontheffing van de RDW mogen ook bijzondere transporten en voertuigen die hoger zijn of een hoge lading vervoeren van één of meer wegen gebruik maken.

Handhaving en sanctionering

Om de naleving te bevorderen wordt het goederenvervoer tijdig gewaarschuwd voor beperkingen in de doorrijhoogte en over de te volgen omrijroutes. TLN en EVO zijn hierin ook actief met voorlichtingsmateriaal in zes talen.

Chauffeurs die toch met te hoge voertuigen doorrijden worden gesignaleerd door de hoogtedetectoren die veelal tot 10 cm lager zijn afgesteld dan het laagste punt in de tunnel. Dit verschil van 10 cm is nodig om grote aantallen van valse meldingen te vermijden door bijvoorbeeld kleppe-

rende dekzeilen of het in- en uitveren van voertuigen tijdens het optrekken en remmen. De boete voor een te hoog voertuig tot 4,10 m is € 300,-. De boete voor een voertuig hoger dan 4,10 is € 450,-. Boven 4,20 is dit € 750. Indien een overtreding geconstateerd is kan en mag het voertuig in het algemeen niet verder rijden totdat het voertuig of de lading de toegestane hoogte heeft. Buitenlandse chauffeurs moeten de boete ter plaatse betalen voordat zij hun reis mogen vervolgen.

Hoogte van tunnels in het hoofdwegennet.

Er bestond tot voor kort geen uniforme eis voor de hoogte van tunnels. Als een bestaande tunnel te laag is voor de wettelijk toegelaten voertuigen dan geeft de wegbeheerder dit aan met verkeersborden. De vrije doorrijhoogte van tunnels in het hoofdwegennet is zonder uitzondering hoger dan 4 m. Voor de private Westerscheldetunnel, de private Kiltunnel en de recent opengestelde gemeentelijke Hubertustunnel geldt hetzelfde. Sedert april 2006 regelt de tunnelwetgeving dat een tunnel tenminste 4,20 m hoog moet zijn.

Aantallen incidenten met te hoge voertuigen

Het komt in alle tunnels voor dat te hoge voertuigen worden gedetecteerd. Een deel hiervan komt op de rijbaan tot stilstand en rijdt zich soms zelfs daadwerkelijk klem. Hierdoor ontstaat verkeershinder en kan schade aan de tunnel ontstaan. Het laagste aantal keren dat te hoge voertuigen worden gedetecteerd bedraagt tien keer per maand (Kiltunnel) en het hoogste aantal loopt op tot 300 per maand (Velsertunnel 300; Drechtunnel 150). De hogere aantallen zijn te verklaren doordat de nieuwere tunnels hoger zijn dan de oudere en door de ligging van sommige tunnels havens met internationaal verkeer c.q. grensovergangen. De Velsertunnel dateert van 1957, dus ruim 50 jaar geleden, en de Drechtunnel is de eerste tunnel voor een deel van het vrachtverkeer dat vanaf Frankrijk en België komt.

Onderstaand geef ik u een overzicht dat een goed beeld geeft van deze aantallen.

Tunnelnaam en wegnr.	Vrije doorrijhoogte:	Hoogte-detectie afgesteld op:	Hoogte «alarmen» 2007 (maand-gemiddelden)
Velsertunnel A22	4,17 m	4,07 m	300
Wijkertunnel A9	4,50 m	4,20 m	15
Coentunnel A10	> 4,50 m	4,20 m	15
Zeeburgertunnel A10	> 4,50 m	4,27 m	–
Beneluxtunnels A4	4,50 m	4,27 m	70
Botlektunnel A15	4,50 m	4,27 m	110
Noordtunnel A15	4,50 m	4,27 m	40
Thomassentunnel A15	4,50 m	4,27 m	180
Drechtunnel A16	4,50 m	4,27 m	150
Roermond A73	4,50 m	4,30 m	40
Swalmen A73	4,50 m	4,30 m	30

Bij de feitelijke doorrijhoogte van tunnels en het aantal keren dat de hoogtedetectie een te hoge vrachtwagen signaleert, spelen de volgende factoren een rol:

- Het bouwjaar: oudere tunnels hebben een lagere doorrijhoogte dan de nieuwere;
- De verkeersintensiteit: hoe meer vrachtverkeer, des te meer hoge vrachtwagens er zijn;
- De geografische ligging: de eerste tunnel vanaf een haven of industrie-

gebied in of buiten ons land heeft meer te hoge vrachtwagens dan andere.

Incidentmanagement

Als regel houdt RWS de volgende procedure aan voor alle tunnels in het hoofdwegennet, ook voor de thans nog partiële opengestelde tunnels in de A73.

Zodra door twee verschillende hoogtedetectoren is vastgesteld dat een te hoog voertuig nadert gaan de verkeerslichten automatisch op rood en wordt de tunnel afgesloten. Het te hoge voertuig wordt uit het verkeer gehaald en via een speciale afvoerweg naar het onderliggende wegennet gebracht alvorens het overige verkeer groen licht krijgt. Daar wordt de eventuele nodige opmeting aan het voertuig gedaan, wordt de hoge lading verwijderd etc. en daar kan de politie een bekeuring uitreiken.

Uitzonderingen

Bij de Vlaketunnel, Schipholtunnel en Heinenoordtunnel is geen hoogte-detectie aangebracht. Hiervoor is een aantal redenen.

Bij de Vlaketunnel werden de matrixborden in het verleden beschadigd door onder andere klapperende dekzeilen. Deze matrixborden worden echter slechts incidenteel gebruikt aangezien de verkeersintensiteit niet vaak zo hoog is dat ze ingezet moeten worden. Vandaar is het risico op beschadiging inmiddels ondervangen door scharnierende matrixborden, die alleen bij grote drukte naar beneden klappen.

Bij de Schipholtunnel is geen hoogtedetectie aangebracht, omdat er geen afvoerweg is waarlangs te hoog vrachtverkeer naar het onderliggende wegennet gebracht zou kunnen worden. Dit betekent dat er schade kan optreden aan o.a. matrixborden of lichtbakken. Dit soort schade is in de praktijk inmiddels meerdere malen opgetreden.

In de Heinenoordtunnel is geen hoogtedetectie aangebracht gezien de bovennormale vrije doorrijhoogte.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings