SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1552
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 5 juli 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tunnels - Ongevallen door het negeren van het hoogteverbod

In de tunnels onder het Operaplein in Antwerpen wordt het hoogteverbod gemiddeld honderd keer per maand genegeerd. Dat resulteert in gemiddeld vijf ernstige botsingen tussen wagen en tunnel, met vijf tunnelsluitingen tot gevolg. Ondanks de vele inspanningen inzake signalisatie en sensibilisering blijven de cijfers in Antwerpen stagneren.

Ook in andere tunnels in Antwerpen, die in beheer zijn van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), komen dergelijke aanrijdingen geregeld voor. In de Van Eycktunnel kwam het onlangs twee keer op één dag tot een dergelijke aanrijding. Dit doet vermoeden dat ook de cijfers bij AWV gelijklopen met deze van het Antwerpse stadsbestuur, al hebben we daar geen zicht op.

Volgens mobiliteitsexpert Kris Peeters worden deze botsingen veroorzaakt door een te groot vertrouwen in de technologie en tijdsgebrek bij sommige chauffeurs. Vanwege het algemene gebruik van de gps wordt er steeds minder rekening gehouden met de signalisatie langs de weg en de tijdsdruk bij de chauffeurs verplicht hen vaak de kortste route te nemen met alle risico's van dien.

Vanwege het gevaar, de kosten en de files die gepaard gaan met deze problematiek, graag de volgende vragen aan de minister.

1. Is de minister op de hoogte van deze problematiek?
2. Hoeveel van deze meldingen krijgt AWV gemiddeld op maandbasis?
3. Wat is de gemiddelde kostprijs van deze ongevallen?
4. Wie betaalt uiteindelijk de kosten van dit soort aanrijdingen?
5. Wordt er werk van gemaakt om dit soort ongevallen te verminderen? Zo ja, hoe? Zo niet, waarom niet?

Vlaams Parlement

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1552 van 5 juli 2022
van **ANNICK DE RIDDER**

---

1. Ik ben op de hoogte van deze problematiek.

2. In 2021 betrof het 4 geregistreerde ongevallen in de 3 Leientunnels. De problematiek beperkt zich in Vlaanderen in hoofdzaak tot de 3 Leientunnels en de Bolivartunnel. Dit omdat de doorrijhoogte hier veel beperkter is dan in de overige wegtunnels.

   In de overige wegtunnels komt deze problematiek slechts incidenteel voor omdat de doorrijhoogte hier veel hoger is en schade enkel nog optreedt door fout geladen vrachten.

3. De vastgestelde schade is in het geval van de Leientunnels eerder beperkt door de aanwezigheid van de portiek. In een aantal gevallen werd er ook nog schade toegebracht aan het tunnelplafond of technieken (bvb tunnelverlichting). In dat geval kan de kostprijs uiteraard snel oplopen. Maar dit is geval per geval verschillend en ook deels afhankelijk van de toegelaten snelheid in de specifieke tunnel.

4. Indien de schadeverwekker gekend is, wordt er door AWV een schadedossier opgesteld. Via gerechtelijke weg wordt de opgelopen schade gerecupereerd. In het geval dat de schadeverwekker een onbekende blijft, is het uiteraard AWV zelf die de kosten dient te dragen.

5. Er wordt steeds signalisatie aangebracht wanneer de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4m30. Dit is conform de wegcode.

   Dit wordt aangegeven via het verkeersbord C29. Aan de Leientunnels gebeurt dit in combinatie met een portiek.

   Bij ontwerp van nieuwe tunnelinfrastructuur legt het AWV zichzelf en andere partners duidelijke ontwerprichtlijnen op om o.a. deze problematiek zoveel mogelijk te vermijden. Zo bepaalt bvb het vademecum Weginfrastructuur, deel autosnelwegen (rubriek 8.2.2.), dat er op het autosnelwegennet ten allen tijde een verticaal profiel van vrije ruimte van minimaal 5m70 moet zijn.