

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

1372

Vragen van de leden **Ronnes** en **Van Helvert** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *ongevallen op A73* (ingezonden 15 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 maart 2017).

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen in De Gelderlander dat ongevallen het verkeer op de A73 steeds meer dwarszitten?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht heb ik gelezen.

Vraag 2

Deelt u de conclusie dat het aantal ongelukken op de A73 hand over hand toeneemt? Zo nee, hoe verklaart u dan de cijfers die in genoemd artikel worden gebruikt? Zo ja, hoe verklaart u de significante toename van het aantal ongelukken en bent u bereid specifiek onderzoek te doen naar de aard en omvang van de ongelukken zodat gerichte maatregelen getroffen kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het klopt dat in het aantal door de politie geregistreerde ongevallen de laatste jaren een duidelijke stijging te zien is. Deze stijging is zowel op de A73 als elders te zien: zowel op het hoofdwegennet als daarbuiten. De stijging is in elk geval niet los te zien van de ontwikkeling van de registratiegraad van ongevallen, die hierbij een belangrijke rol speelt. Daardoor kan niet worden gezegd dat het werkelijke aantal ongevallen dezelfde ontwikkeling kent als het geregistreerde aantal ongevallen. Voor zover het daadwerkelijke aantal ongevallen stijgt is niet zo maar aan te geven wat daarvan precies de oorzaak is; er zijn vaak meerdere factoren van invloed (zie ook antwoord 4 en 5) en hoewel de politie meer ongevallen registreert is er per ongeval steeds minder informatie over de toedracht beschikbaar.

¹ <http://www.gelderlander.nl/cuijk/ongevallen-zitten-verkeer-op-a73-steeds-meer-dwars-a57a4faf/>

Overigens laat een vergelijking met cijfers over het aantal geborgen voertuigen² zien dat de stijging van het aantal geborgen voertuigen sinds 2012 op de A73 viermaal zo klein is als de stijging van het aantal door de politie geregistreerde ongevallen op die weg. Dit bevestigt het beeld dat de registratie is verbeterd. De stijging van het aantal bergingen sinds 2012 komt qua ordegrrootte overeen met de algemene stijging van de filedruk. Voor een meer gedetailleerd overzicht van het aandeel ongevallen met uitsluitend materiële schade, verwijs ik u naar de beantwoording van de vragen van uw collega Kamerleden van de VVD, die ik 22 februari naar uw Kamer heb gestuurd³.

In deze beantwoording is tevens aangegeven dat uit de ongevallenregistratie over de jaren 2011–2015 blijkt dat het risico op een ongeval op het grootste gedeelte van de A73 in Brabant en Limburg kleiner is dan het gemiddeld risico op een ongeval op een vergelijkbare weg elders in Nederland. Op het stuk Cuijk – Boxmeer is het risico op een ongeval echter groter dan gemiddeld. Daarom heb ik Rijkswaterstaat gevraagd op korte termijn een analyse uit te voeren op dit

weggedeelte, om na te gaan wat de oorzaken zijn van de ongevallen en te bezien of er aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn die de veiligheid en doorstroming bevorderen (zie de eerder genoemde beantwoording van de vragen van de VVD).

Daarnaast rapporteer ik jaarlijks in de monitor Veilig over Rijkswegen over het veiligheidsniveau van het gehele rijkswegennet, zodat ik waar nodig detailonderzoek kan doen en locatiespecifieke maatregelen kan voorbereiden.

Vraag 3

Herinnert u zich eerdere vragen over het bericht «Opnieuw ongeval met vrachtwagens op A73» (ingezonden 20 januari 2015)? Is de beantwoording op vraag 2 van de toen gestelde vragen nog steeds actueel? Zo nee, waarom niet?⁴

Antwoord 3

Ja, deze vragen herinner ik mij. Voor de beantwoording is het risico op een ongeval bekeken voor het specifieke traject tussen de Roertunnel en knooppunt Het Vonderen op de A73. Hiervoor is gebruik gemaakt van de toen meest actuele cijfers, namelijk die over de periode 2011–2013.

Uit de monitoring van de cijfers van 2012–2014 en 2013–2015 blijkt dat voor knooppunt Het Vonderen dit antwoord nog steeds actueel is; het risico op een ongeval is hier niet groter dan gemiddeld in Nederland. Voor het weggedeelte Roermond-Swalmen blijkt dat het risico op een ongeval hier gestegen is en nu boven het landelijk gemiddelde ligt.

Het is nog te vroeg om te beoordelen of hier sprake is van een structurele stijging of een incidentele stijging. Aan de hand van de gegevens over 2016, die dit najaar beschikbaar komen, kan dit beter beoordeeld worden. Mocht deze stijging wederom te zien zijn dan zal ik dit weggedeelte nader bekijken.

Vraag 4

Deelt u de conclusie van de woordvoerder van Rijkswaterstaat dat de toename van het aantal ongelukken alleen verklaard kan worden door het aantrekken van de economie? Zo ja, waarom is er op andere weggedeelten dan niet een vergelijkbare stijging zichtbaar? Zo nee, wilt u dan uiteenzetten wat wel alle oorzaken zijn van de toename?

Antwoord 4

De woordvoerder van Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat een drukkere weg een logisch gevolg is van de aantrekkende economie. Die conclusie deel ik. Een onderzoek door de SWOV naar de stijging van het aantal verkeersdoden op rijkswegen leert dat stijgende mobiliteit, samen met andere factoren een rol speelt bij het toegenomen aantal ongevallen⁵. Als mogelijke verklaringen noemt de SWOV naast stijgende mobiliteit economisch herstel en een

² Ongevallen op IM-wegen 2010–2016, Stichting Incident Management Nederland.

³ RWS-2017/5856

⁴ Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1233

⁵ SWOV, 2016. R-2016–9: <https://www.swov.nl/rapport/R-2016-09.pdf>

mogelijke toename van jonge verkeersdeelnemers. Dat eerste wordt gekoppeld aan een daling van het aantal werklozen. Daarnaast noemt de SWOV nog als verklaring een mogelijke verslechtering van het verkeersgedrag als gevolg van een afname van het aantal staandhoudingen. Zoals ik bij antwoord 2 al aangeef, is ook de registratiegraad van ongevallen door de politie verbeterd. Het werkelijk aantal ongevallen kent niet dezelfde stijgende lijn als het aantal geregistreerde ongevallen. Eveneens bij antwoord 2 heb ik al aangegeven dat deze stijging op alle wegen te zien is.

Vraag 5

Deelt u de conclusie van de politie dat de weg volstrekt overzichtelijk is dat de menselijke factor dus als de belangrijkste oorzaak gezien moet worden? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid nader onderzoek te doen naar de aard en omvang daarvan?

Antwoord 5

De A73 voldoet aan de ontwerpvoorschriften voor autosnelwegen en het risicocijfer voor het grootste deel van de A73 ligt onder het landelijk gemiddelde. Voor het weggedeelte Roermond – Swalmen ligt het risicocijfer hoger. Voor dit gedeelte is reeds eerder onderzoek gedaan en er zijn maatregelen vanuit Meer Veilig getroffen. Er is voorzien in een uitbreiding van de filedetectie en filewaarschuwing en de hoogtebeperking is aangepast waardoor er minder files ontstaan als gevolg van te hoge vrachtwagens.

Naast de menselijke factor en de bij antwoord 4 genoemde oorzaken, kunnen ook het weer en technische mankementen aan het voertuig een rol spelen bij het ontstaan van ongevallen. De politie registreert per ongeval kenmerken zoals locatie, wegtype/inrichting van de weg en verkeersdeelnemers die er bij zijn betrokken (bv. leeftijdsgroepen). Het is echter niet zo dat met deze informatie per ongeval kan worden achterhaald wat de oorzaak is, ook omdat er vaak meerdere oorzaken zijn. Het is daarom niet te achterhalen in hoeverre menselijke factoren bij de ongevallen op de A73 de belangrijkste oorzaak zijn geweest.